

ARMADAS ESPAÑOLAS DE INDIAS

Gaspar Pérez Turrado

Parece evidente que el imperio ultramericano español de los siglos XVI y XVII requería una potente armada que protegiese el abundante tráfico marino existente. Pasaron muchos años desde los primeros asaltos piratas antes de que las autoridades españolas decidieran ponerles coto. Lo que realmente les interesaba, antes y después de la formación de las Armadas, era que el tesoro llegase a España, y esto se creía garantizado con la protección de los galeones que lo transportaban. Las Armadas fueron creadas como réplica a las agresiones y durante toda su historia funcionaron al socaire de las mismas. Cuando los ataques arreciaban se las dotaba de buques y hombres; pasado el peligro, las autoridades se olvidaban de ellas. Gaspar Pérez Turrado nos ofrece aspectos poco conocidos de la actuación de España en sus colonias americanas. Desde las dificultades de subsistencia de las Armadas al espinoso asunto de la financiación y, por último, la actuación de estas Armadas en sus varios frentes: de escolta, viajes de reconocimiento y enfrentamiento con los enemigos.

Gaspar Pérez Turrado (San Félix de Valdería - León, 1936). Doctor en Historia de América. Catedrático de Bachillerato. Obras: *La Marina española en la Independencia de Costa Firme* (en prensa).

Colección Mar y América

LAS ARMADAS ESPAÑOLAS
DE INDIAS

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, Gaspar Pérez Turrado
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-235-3 (rústica)
ISBN: 84-7100-236-1 (cartoné)
Depósito legal: M. 12758-1992
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

GASPAR PÉREZ TURRADO

LAS ARMADAS
ESPAÑOLAS
DE INDIAS



EDITORIAL
MAPFRE

A Paquita y Angela María

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	13
Capítulo I. COSTAS HISPÁNICAS INDIANAS Y SU DEFENSA	19
Costas atlánticas	20
Mar Caribe	20
Costa Firme	27
Golfo de México	30
Río de la Plata	33
Costas de la mar del Sur	37
Costas chilenas	38
Costas peruanas	44
Costas del Ecuador, Colombia y Panamá	46
Defensas	49
Defensas estáticas	52
Defensas móviles	53
Capítulo II. FORMACIÓN DE LAS ARMADAS	57
La Armada de la Mar del Sur	57
Primeros intentos de formación	57
Consolidación	61
Dificultades de subsistencia	69
Modificaciones del siglo XVIII	72
Declive y desaparición	75
La Armada de Barlovento	76
Proyectos fallidos de la Armada	80
Afianzamiento	83
Nuevos proyectos	88
Nuevas dificultades	92

Proyectos de renovación	99
Desaparición	103
Capítulo III. ASTILLEROS Y ARSENALES	105
Ubicación de los astilleros	106
Instalaciones	109
Materiales	113
Evolución de las técnicas de construcción	118
Etapa artesanal	118
Etapa científica	122
Personal de los astilleros	123
Capítulo IV. LOS BARCOS DE LAS ARMADAS	129
Mercantes armados	129
Galeras	137
Galeones	141
Navíos	146
Fragatas	146
Buques menores	149
El coste de las embarcaciones	150
Capítulo V. LAS TRIPULACIONES	157
Mando supremo de las Armadas	157
Mandos intermedios	160
Artilleros, marineros y grumetes	163
Tropa	165
Procedencia de las tripulaciones	167
Choques con las autoridades indias	170
Alimentación de las tripulaciones	175
Sueldos	178
Capítulo VI. FINANCIACIÓN DE LAS ARMADAS	183
Deficiencia permanente	183
Aportaciones del Estado	184
Impuestos	185
Cajas recaudadoras	195
Dinero de las Armadas destinado a otros usos	199
Aportaciones voluntarias de particulares	202
Los gastos de las Armadas	205
Acotaciones a los gastos de las Armadas	211

Capítulo VII. OPERACIONES DE LAS ARMADAS	215
Operaciones de la Armada de la Mar del Sur	215
Viajes de escolta	215
Reconocimientos	223
Enfrentamiento con corsarios ingleses	231
Los corsarios holandeses	234
Etapa de los filibusteros	242
El contrabando francés consentido	248
Expedición de Martinet	250
Últimas acciones	253
Operaciones de la Armada de Barlovento	255
Primeras escaramuzas	256
Viajes de escolta a España	258
Escolta en el Golfo y el Caribe	261
Reconocimientos	264
Enfrentamientos con corsarios	267
Actuación durante la Guerra de Sucesión	277
Últimas actuaciones de la Armada de Barlovento	281
APÉNDICES	285
Bibliografía	287
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	291
ÍNDICE ONOMÁSTICO	293
ÍNDICE TOPONÍMICO	297

INTRODUCCIÓN

Las Armadas Españolas de Indias forma parte de la colección «Mar y América», que a su vez se engloba en otra más amplia, «Colecciones MAPFRE América», ideada por la división cultural de esta compañía para conmemorar el Descubrimiento de América en su V Centenario.

Cuando recibí del director de la colección el ofrecimiento para colaborar con la redacción de esta obra, acepté gustoso, aunque conocía que el tema había sido tratado por investigadores muy prestigiosos. Con la intención de ofrecer un estudio de conjunto y equidistante entre la investigación pura y la divulgación, vi la posibilidad de ofrecer una visión, si no nueva, al menos interesante.

Desde una perspectiva actual y a posteriori es evidente que el dilatadísimo imperio ultramarino español de los siglos XVI y XVII requería una potente Armada que protegiese el copioso tráfico marítimo entre la metrópoli y sus colonias. Si éstas además presentaban amplísimos frentes costeros, la conveniencia se convertía en necesidad perentoria. Muy pronto se pudo comprobar al aparecer, primero en la ruta seguida por los galeones y después en las costas del Caribe y golfo de México, los barcos de la nueva piratería camuflados con patente de corso. Debieron pasar muchos años y soportarse muchos asaltos y saqueos hasta que las autoridades españolas decidieron ponerles coto. Porque lo que realmente les interesaba antes y después de la formación de las Armadas, objeto de nuestro estudio, era que el tesoro llegase a España seguro y puntual, y esto se creía garantizado con la protección de los galeones que lo transportaban. De ahí que cuando las naves comerciales comenzaron a tener problemas de seguridad se intentaran solucionar con el acompañamiento de buques de guerra en plan exclusi-

vamente defensivo, lo que ya demostraba un evidente signo de debilidad.

Generalizados los ataques a las ciudades indias se planteó, también a causa del complejo de inferioridad, el dilema de defensas estáticas, es decir, murallas, o móviles, con barcos que limpiasen las diversas zonas de enemigos. Mientras se discutían estas cuestiones, las poblaciones y barcos aislados sufrían continuos saqueos y asaltos. La pretendida y tantas veces aireada poderosa fortaleza marítima española del siglo XVI no se veía transformada en realidad ofensiva, aunque algunos generales de la Armada de Avería tuvieran un éxito incuestionable. Porque cuando ésta se ausentaba para acompañar a los galeones del tráfico comercial, los mares y ciudades costeras quedaban a merced de los aventureros que aprovechando los adelantos técnicos de sus respectivas naciones habían roto el aislamiento, supuesto e imaginado sólo por los españoles debido a la distancia y a los peligros. De nada valieron además las bulas papales, puestas en entredicho por los cristianísimos reyes franceses y desligadas de ellas Inglaterra y Holanda a causa de la Reforma.

Las dificultades de defensa marítima se agravaron después del desastre de la Invencible. Con decir que en tiempos de Felipe III y sus sucesores apenas se fabricaban buques de guerra y se recurriía a dictar órdenes por las cuales se obligaba a los armadores particulares a construir barcos de tal forma que pudiesen ser artillados cuando se requierease su concurso para formar armada, tenemos ya constatada una suprema debilidad. Un consejero del rey llegó a afirmar que fabricar buques de guerra era un gasto innecesario; bastaba con que los emissarios reales se presentasen secretamente en el Cantábrico en vísperas de zarpar las naves para Terranova y apoderarse de ellas. Así, Su Majestad adquiría a la vez barcos y tripulaciones con ahorro de tiempo y dinero.

Naturalmente, los armadores, conociendo las intenciones de la Monarquía, trataban de que sus buques no reuniesen las mínimas condiciones requeridas para ser artillados, contraviniendo una y otra vez las cédulas reales. No servían de nada, porque no sólo galeones, sino hasta urcas fueron incautadas para los servicios de la guerra. Esa actitud propició el grave inconveniente de usar en las operaciones bélicas barcos poco adaptados a las mismas, lo que unido a la falta de profesionalidad de las tripulaciones, enroladas sin preparación alguna, incidía notablemente en el resultado final. Los sueldos eran bajos y se en-

tregaban a cuentagotas, incitando de este modo a las deserciones constantes, con lo cual no era posible que los hombres adquiriesen una mínima capacitación.

Siempre se achacó la debilidad de la defensa marítima a la falta de numerario que sufragase los cuantiosos gastos originados por el mantenimiento de unos buques que, por ser de madera, eran muy percederos. El mismo problema tenían las otras naciones, que, por otro lado, no disponían de los ríos de oro y plata que manaban en América y que se consumieron en el intento de conservar un prestigio efímero en Europa con el mantenimiento de unas plazas que muy pronto hubo que ceder. La diferencia estribaba en que las potencias enemigas encendaban los ataques a corsarios, los cuales actuaban como una organización empresarial. Las autoridades españolas, salvo en contadas ocasiones, y con éxitos relevantes, no autorizaron dicha actividad porque recelaban del comercio ilícito que podían hacer.

Las Armadas, objeto de nuestro estudio, fueron creadas como réplica a esas agresiones y durante toda su historia funcionaron al socaire de las mismas, pero siempre con retraso. Es decir, cuando los ataques arreciaban se las dotaba de buques y hombres; pasado el peligro, las autoridades se olvidaban de ellas como si no fuese a haber más ataques.

En la mar del Sur la respuesta fue inmediata. Al detectar la presencia del primer corsario que se atrevió a traspasar el estrecho de Magallanes comenzaron los preparativos de lo que luego constituiría su formación defensiva, sólo que después se depuso habitualmente su fin primigenio, y los buques de la Armada se dedicaban a convoyar los galeones del comercio y a transportar en ellos los tesoros del rey, olvidando o descuidando las operaciones de persecución de intrusos.

La de Barlovento debió esperar muchos años. Corrieron ríos de tinta hasta que se vio hecha realidad; se sucedieron las consultas a uno y otro lado del océano, hasta que un virrey, además recién llegado, compró unos barcos y se dispuso a operar. También ésta, durante muchos años, dejó su actividad propia para acompañar a las flotas, pues si existía allí una armada, ¿por qué enviar la de Avería? Tan sencillamente se desvirtuó su función defensiva. El nombre de Armada de Barlovento tampoco fue acorde con su establecimiento. Siempre se habló de que tuviese su sede en Santo Domingo o Puerto Rico, y en varias ocasiones se prohibió que se estacionase en Veracruz. Sin embargo, fue en esta ciudad donde tuvo su sede permanente, debiendo encarar constan-

temente las tormentas del golfo de México y canal de Bahamas, que devastaron varias formaciones, pues no se respetaban los tiempos inadecuados a la navegación. Buques recién construidos desaparecieron en las aguas o resultaron muy seriamente averiados por órdenes de salida intempestiva.

No obstante la debilidad, inherente a ambas, su existencia contribuyó a la defensa de la Monarquía y sus intereses, evitando asentamientos indeseables y haciendo posible que el tesoro de Su Majestad llegase puntual para que con él se sufragasen los cuantiosos gastos de las guerras en Europa. Si hubo ocupaciones de islas estratégicas en el Caribe, fueron anteriores a la existencia de la Armada de Barlovento o durante las largas ausencias de aquellos parajes ocasionadas por los viajes de escolta o por carecer de buques.

En el desarrollo del capitulado se irán viendo las características propias de estas Armadas. Algunas fueron comunes a ambas, como la escasez de barcos y de hombres por falta de numerario, a cuyas causas no eran ajena las autoridades peninsulares, el empleo de sus buques y tripulaciones en misiones de escolta abandonando el hostigamiento a los enemigos y la catastrófica influencia de los virreyes en sus respectivas Armadas.

Propias de la Armada de Barlovento fueron la plaga de las deseraciones debidas a los atrasos indefinidos en las pagas o por recibirlas en anticipio y escaparse con ellas; las largas permanencias en España con abandono total de los hombres desplazados de su sede; la dependencia de dos mandos supremos, uno en América y otro en España, y la desidia de varios virreyes por ser contrarios a su mantenimiento.

La Armada de la Mar del Sur detentó connotaciones genuinas debidas a su aislamiento de la metrópoli y a las peculiaridades de su ámbito de navegación. Ni recibió buques de la Península ni tampoco le fueron sustraídos para agregarlos a otras armadas. Todos sus bajeles fueron construidos en los astilleros de aquellas costas, la mayoría en Guayaquil, sin recibir siquiera proyectistas o personal técnico, con todas las dificultades imaginables a la hora de pertrecharlos de los numerosos elementos necesarios, especialmente de cañones. La problemática de la travesía de vuelta al Callao, casi toda a bolina, imponía unas condiciones técnicas resueltas satisfactoriamente.

La autoridad omnímoda de los virreyes en el nombramiento de los altos y no tan altos mandos contribuyó a algunos de los fracasos,

como por ejemplo la nefasta costumbre implantada por ellos del despido de las tripulaciones al final de cada operación, en aras del ahorro en las pagas, con la consiguiente leva al inicio de la siguiente. Esto propiciaba la continua bisoñez de sus hombres, que luego habrían de enfrentarse a los expertos marinos que habían conseguido traspasar el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos, verdaderos críos de marinerías.

Todo ello se comprobará en los diversos capítulos que hemos confeccionado tratando de dar una visión de conjunto unas veces y por separado otras, entremezclando las problemáticas, pero siempre intentando ilustrar sobre unos aspectos poco conocidos en la actuación de España en sus colonias americanas. Veremos, por ejemplo, las dificultades de subsistencia de estas Armadas en el capítulo II, dedicado a la formación y desarrollo de sus dotaciones, tanto en buques como en hombres; los procedimientos artesanales en la fabricación y reparación de buques, la diversidad de materiales empleados, su selección y tratamiento, así como los escollos superados a base de imaginación, en el capítulo de instalaciones; las diversas clases de barcos con las características de cada uno y la evolución sufrida, en el apartado de barcos; el estudio de las tripulaciones, la procedencia de cada uno de sus estamentos y los problemas de sueldos, levas, alimentación, etc., en el capítulo V; el VI lo dedicamos a la financiación, asunto muy espinoso que conllevó la creación de impuestos específicos que en el caso de la Armada de Barlovento producían cuantiosos ingresos y luego no revertían en sus formaciones y eran destinados a otros usos; y por último, la actuación de las Armadas en sus varios frentes de escolta, viajes de reconocimiento y enfrentamiento con los enemigos. A lo largo de este capítulo es donde se notarán todas las carencias soportadas por ambas, que les imposibilitaron cumplir adecuadamente su misión.

Capítulo I

COSTAS HISPÁNICAS INDIANAS Y SU DEFENSA

Las costas hispánicas indias se extienden a lo largo de muchos miles de kilómetros, bordeando la mayor parte del Nuevo Mundo desde Florida al cabo de Hornos y dando la vuelta hasta la península de California. Ni siquiera podemos prescindir de las prolongadísimas costas brasileñas, pues ocupan un lugar intermedio en la ruta de la Plata, además de haber formado parte durante algún tiempo del imperio ultramarítimo español.

Los problemas que causaban a la defensa las enormes distancias se agigantaban más dada la estructura insular del ámbito marítimo más apetecido por el enemigo, como es el caso de la mar del Caribe. Los españoles ocuparon las Antillas Mayores, con lo que quedaba a merced de la resurgida piratería el sinnúmero de islas menores. Piratas, corsarios, bucaneros y contrabandistas, gentes sin escrúpulos, encontraban en ellas refugio, aprovisionamientos y facilidades para poner a punto sus embarcaciones en los cientos de calas y ensenadas abrigadas. También el resto de las costas, sembradas de islas y calas deshabitadas, aumentaban las dificultades para unos y las facilidades para los contrarios. Añadamos también que los primeros ataques al comercio español con América se produjeron en pleno océano y se continuaron durante todo el período colonial, lo que amplía mucho más el ámbito defensivo de tipo móvil. Con esto queremos adelantar que sin una armada potentina y capaz de imponer autoridad en la mar era imposible que el comercio marítimo e incluso las pertenencias y poblaciones ancladas en tierra permanecieran incólumes, dada la apetencia de agentes exteriores.

En la descripción de los litorales hispánicos indios se confirmarán los extremos antedichos. Para mayor claridad, y apoyados en

la configuración de las propias costas y el desarrollo histórico de los acontecimientos, vamos a dividirlas en dos grandes apartados correlativos a los dos océanos que las flanquean: costas atlánticas y costa de la Mar del Sur. A su vez subdividiremos cada una de ellas en otras dos.

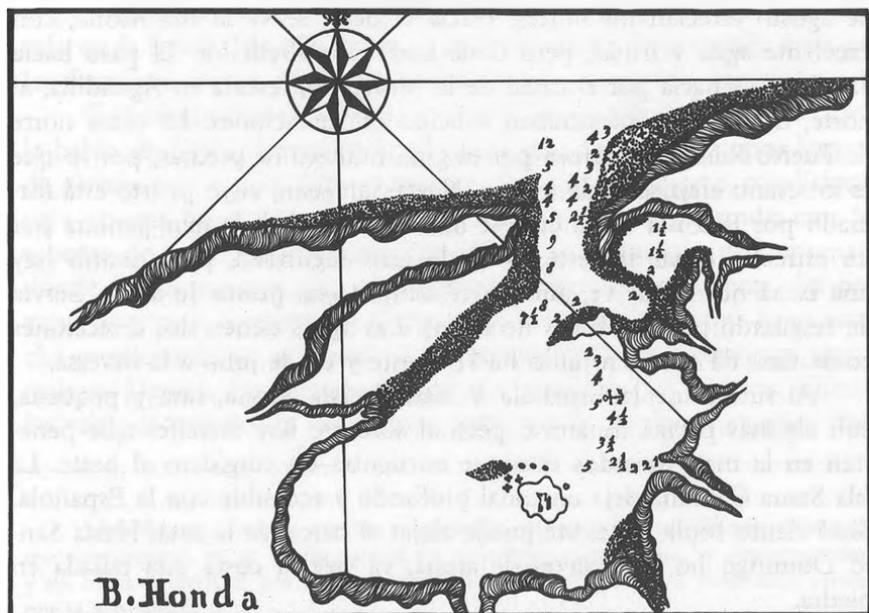
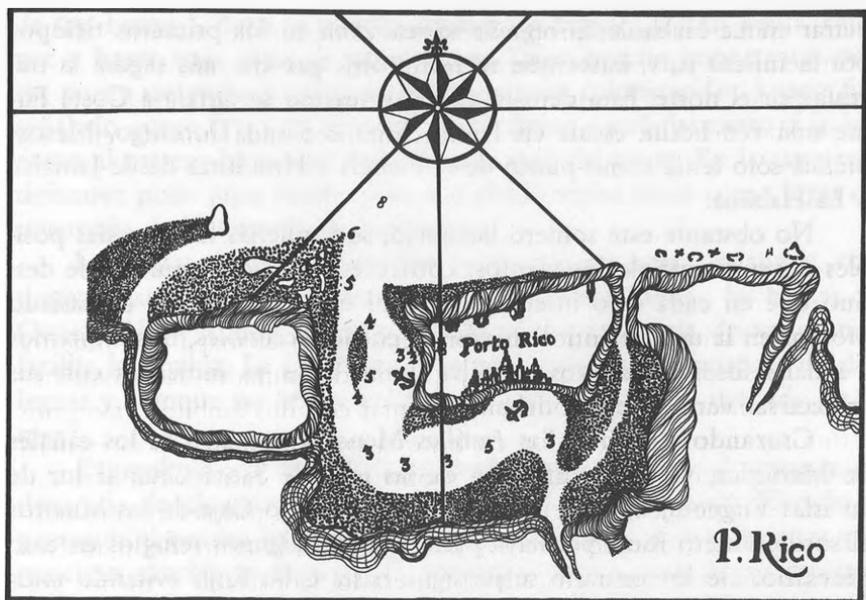
COSTAS ATLÁNTICAS

En la fachada atlántica una primera ojeada al mapa nos muestra que el Brasil divide en dos partes, que no dos mitades, las costas hispánicas, señalándonos que debemos contar con dos ámbitos marítimos distintos y desproporcionados. La historia también marcó la diferencia. Uno rico y muy surcado al norte y otro pobre y casi olvidado al sur. No era rentable recorrer de norte a sur y viceversa todo el amplio frente brasileño destrozando barcos y desgastando a la gente del mar. Dos sedes permanentes, una en cada zona, era lo aconsejable y menos gravoso. De ahí que las expongamos por separado.

Mar Caribe

La Mar del Caribe forma parte, junto al golfo de México, del llamado «Mediterráneo Americano». Limita al norte con las islas Vírgenes, Puerto Rico, la Española y Cuba. Sin embargo, englobaremos en la exposición la vertiente norte de las mismas. Al este limita con las Antillas Menores. Al sur con las costas de Venezuela, Colombia y Panamá, a las que, por razones históricas y no geológicas, damos el nombre de Costa Firme. Por el oeste conforman sus contornos el resto de Mesoamérica y la península de Yucatán; tiene una extensión aproximada de 1.490.000 kilómetros cuadrados.

Estando constituidos sus límites este y norte por islas, tiene en consecuencia múltiples accesos, si bien la penetración desde Europa solía hacerse bordeando Martinica, casi en el centro geográfico de las Pequeñas Antillas, para después hacer lo propio con las Mayores por el sur a excepción de Puerto Rico, que tenía su apostadero principal en el norte, hasta el canal de Yucatán. Cuba también se bordeaba por el sur hasta su extremo oeste para después virar al norte y este y pe-



Puerto Rico y Bahía Honda (inspiradas en el *Arte de Navegar... e Roteiro... de Indias...*, de Manoel Pimentel).

netrar en La Habana. El regreso se realizaba en los primeros tiempos por la misma ruta, hasta que se comprobó que era más segura la travesía por el norte. Esta derrota de ida y regreso se dirigía a Costa Firme una vez hecha escala en Puerto Rico o Santo Domingo. Mesoamérica sólo tenía como punto de referencia a Honduras desde Jamaica o La Habana.

No obstante este somero bosquejo, son muchas las travesías posibles dependiendo de los vientos, corrientes, refugios o puntos de destino que en cada caso interesen. De ahí que, para no ser demasiado prolijos en la descripción de todos los parajes accesibles, nos limitemos a señalar los accidentes principales de las rutas ya indicadas con sus respectivas ventajas e inconvenientes.

Cruzando el arco de las Antillas Menores por uno de los canales de Martinica, se va en dirección de las islas de Santa Cruz al sur de las islas Vírgenes; sigue la isla Boca del Infierno o Caja de los Muertos al sur de Puerto Rico, por cuya parte presenta algunos refugios en caso necesario. De lo contrario se prosigue hasta cabo Rojo evitando unos arrecifes cercanos. En esta derrota soplan brisas desde mayo, y a finales de agosto arrecian los nortes. Hacia el oeste se ve la isla Mona, con excelente agua y frutas, pero tiene barrancos alrededor. El paso hacia San Juan se hacía por el canal de la Mona, con escala en Aguadilla, al norte, donde se concentraban muchas embarcaciones. La costa norte de Puerto Rico es peligrosa por el gran número de piedras, por lo que es necesario alejarse de la misma. Hasta San Juan, cuyo puerto está formado por una isla en la cual se asienta la ciudad, la mar penetra por un estrecho canal al oeste, goza de gran seguridad, pero dentro hay una barra que no se ve, aunque se adivina una punta de arena. Servía de resguardo para las flotas de Indias. Las aguas tienen dos direcciones contrarias: de marzo a junio hacia el este y desde julio a la inversa.

Al sureste de la Española se sitúa la isla Saona, rasa y pequeña, con algunas playas de arena, pero al suroeste hay arrecifes que penetran en la mar. Evitados éstos, se encuentra un surgidero al oeste. La isla Santa Catalina deja un canal profundo y accesible con la Española. Si el viento sopla del norte puede alejar al barco de la ruta. Hasta Santo Domingo no hay playas de arena, ya que la costa está tallada en piedra.

El puerto de Santo Domingo está situado en tierra plana junto al río Ozama. Es seguro, resguardado de los vientos; su fondo mínimo es

de tres brazas¹. Aquí se pueden reparar los buques, dar la quilla, carenar y hacer toda clase de provisiones. Tiene mucha importancia por ser punto de entrada y salida de la primera colonización. Luego fue señalado como lugar de reunión de las flotas españolas tanto a la ida como al regreso hasta que se impuso la ruta del norte. En la estrategia defensiva pudo jugar fuerte, pues fue citado varias veces como lugar de invernada de la Armada de Barlovento².

Las costas siguen en dirección suroeste hasta punta Palanque, con tierras bajas. La mar es de fondo. Doblada punta Salinas, las bahías de Ocoa y Naba ofrecen buenos surtideros. La presencia de varios ríos facilita la aguada. La isla Beata deja un canal con la Española de dos leguas y, aunque no ofrece peligro, los navíos suelen ir del lado de la mar³.

Evitando la isla de la Vela se puede gobernar hacia el noroeste en demanda de algunas ensenadas al sur de la península de Tiburón o proseguir el rumbo hasta la isla de Vaca, muy baja y con restingas que penetran mucho en la mar. Sin embargo, por su parte norte presenta un buen resguardo, al igual que la bahía de los Cayos. El extremo de la península lanza varios arrecifes; si son evitados, se puede hacer escala en la bahía Tiburón. El gran golfo Gonaive, frecuentado sólo por los franceses, ofrece excelentes condiciones y resguardos múltiples.

Si el viento lo permite y es necesario, se puede girar al norte hacia la bahía de Guantánamo en la isla de Cuba, muy cerrada por lenguas de tierras por ambos lados; aunque deshabitada, ofrece condiciones para reparar buques. Las tierras son bajas y se van elevando con los montes de los Altares; detrás del último se encuentra una ensenada donde había instalaciones para fabricar fragatas, dependiente del próximo puerto de Santiago de Cuba, cuya ensenada tiene una boca estrecha propiciando un resguardo muy seguro gracias a los montes que la rodean. Dentro, los buques pueden prescindir de las amarras. Ofrecía las ventajas propias de los buenos puertos y poblaciones grandes. Pun-

¹ Las descripciones de puertos y ensenadas están tomadas de Derroteros antiguos que las presentan en su estado natural sin malecones ni rompeolas ni desembarcaderos y sin obras de drenaje, por lo que haremos siempre hincapié en la protección prestada por la naturaleza.

² B. Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981, p. 3.

³ M. Pimentel, *Arte de navegar... e Roteiro...*, Lisboa, 1746, p. 336.

to de escala de los galeones españoles, dejó de serlo al regreso desde 1566, cuando se desviaron por el norte.

Las estribaciones de Sierra Maestra llegan hasta la mar conformando un litoral alto hasta cabo Cruz, que por lo contrario es bajo y se prolonga por el sur al ras del agua. El resto de la costa cubana es baja y presenta numerosas bahías carentes de utilidad por los numerosos cayos de sus proximidades, que hacen peligrosa la navegación de cabotaje. Se podía penetrar en Jagua, quizá la mejor ensenada de toda América; amplia, con fondo para cualquier buque por grande que fuese, resguarda de las corrientes por su canal y de todos los vientos por los montes que la circundan. También Cochinos tiene acceso, pero carentes ambas de interés, la derrota seguía hasta la isla de Pinos con bahía de arena al oeste protegida por el cabo Francés; se puede hacer aguada, realizar reparaciones dando la quilla y carenar.

Los cabos Corrientes y San Antonio marcan el extremo oeste de Cuba. El último se prolonga bajo la mar con unos cayos peligrosos, que por el noroeste de Cuba tienen continuación con los de Buenavista o archipiélago de los Colorados, que dan paso a la bahía Honda, dilatada y con mucho fondo, como su nombre indica. La penetración debe efectuarse después de las 10 horas, cuando comienzan los vientos de la mar que, además, arrastran en la misma dirección las aguas. Las brisas de tierra hacen lo propio a la inversa. A la entrada tiene dos bajos, uno por un lado, que deben evitarse, y dentro dos islas junto a las cuales se puede fondear. Las condiciones son óptimas para reparar las embarcaciones y otros servicios⁴.

Muy cerca, el río Cabañas con bahía y puerto Mariel con su ensenada dan cabida a buques de cualquier tonelaje y resguardo de los vientos. A no más de diez leguas se sitúa La Habana, con una embocadura estrecha que debe cruzarse junto al morro evitando un bajo que hay por dentro. El puerto es amplio y muy protegido de todos los vientos. Los barcos no necesitan amarras. Desde cabo San Antonio la mejor derrota es por fuera de los cayos subiendo hasta los 23 grados y medio para enfilar después hacia el sur. Si los vientos son de norte o noroeste es preciso remontar hasta los 25 grados, pasar las islas Tortugas y retomar la dirección sureste. Después de la conquista de México

⁴ *Ibidem*, p. 339.

se erigió en el primer puerto de América. Escala obligada de casi todas las embarcaciones que iban y venían y centro de reparaciones de las mismas, se instaló después allí un astillero donde se fabricaban bajeles de todos los tonelajes, incluso con destino a España⁵. Algunos materiales eran de lugares próximos y otros se transportaban del Yucatán y de Coatzacoalco, sobre todo mástiles con embarcaciones preparadas al efecto⁶.

La mayor parte del resto de la costa de Cuba es peligrosa a causa de los numerosísimos cayos que la orlan⁷, aunque no le faltan buenas bahías como Matanzas, Samana, Nipe, etc., alejadas de las rutas habituales.

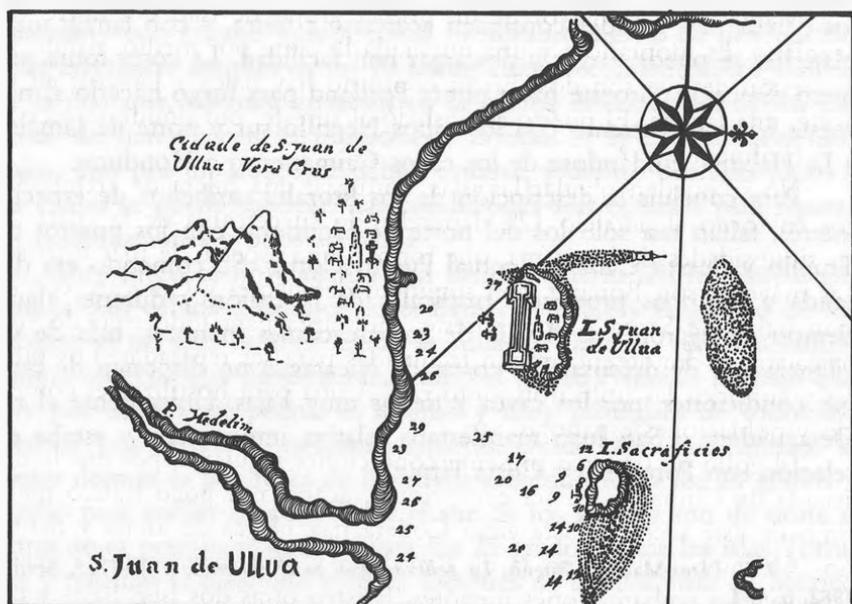
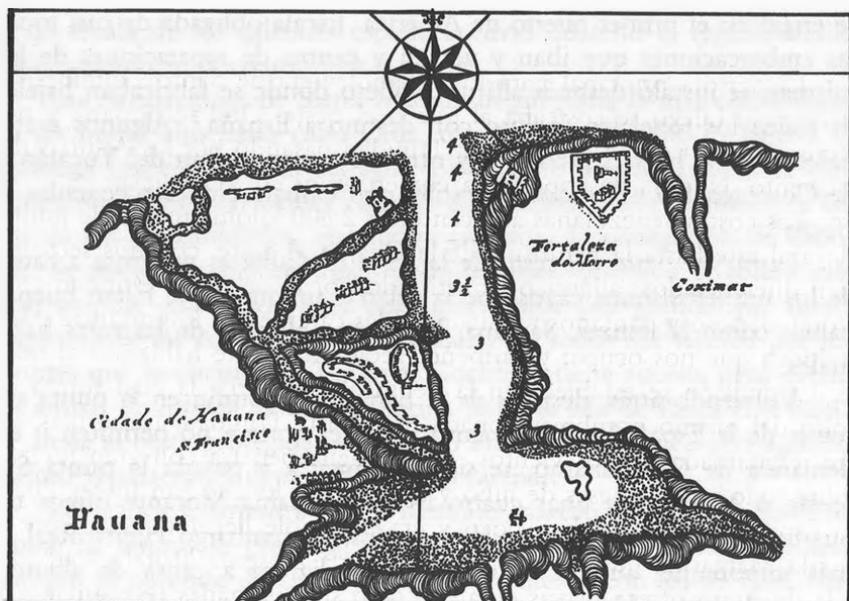
Volviendo atrás, después de la bahía del Tiburón en la punta suroeste de la Española, si los vientos son del norte y no permiten ir en demanda de Guantánamo, se sigue a Jamaica y pasada la punta Suroeste o Morante, a unas cuatro leguas, la bahía Morante ofrece un puerto seguro, capaz para muchos navíos. Sin embargo Puerto Real es más importante, aunque la entrada es peligrosa a causa de algunos bancos de arena. Una vez dentro se encuentra tanta profundidad que los barcos más grandes consiguen acercarse a tierra, y con lanzar unas planchas se puede cargar y descargar con facilidad. La costa toma primero dirección suroeste hasta punta Portland para luego hacerlo al noroeste hasta su extremo con los cabos Negrillo sur y norte de Jamaica a La Habana, cuidándose de los cayos Caimanes, o a Honduras.

Para concluir la descripción de los litorales caribeños de especial interés, faltan tan sólo los del norte de Honduras con los puertos de Trujillo y Puerto Caballos, actual Puerto Cortés. Su cometido era dar salida a los ricos productos tropicales de la región y durante algún tiempo albergaron una flotilla de embarcaciones menores, más de vigilancia que de defensa. Las costas de Nicaragua no disponen de buenas condiciones, por los cayos y tierras muy bajas. Únicamente el río Desaguadero o San Juan manifestaba relativa importancia y estaba en relación con Portobelo y Costa Firme.

⁵ P. E. Pérez-Mallaína Bueno, *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, 1982, p. 404.

⁶ A. Bethencourt Massieu, «El Real Astillero de Coatzacoalco (1720-1735)», *Anuario de Estudios Americanos*, 15, 1958, pp. 371-428 y 724.

⁷ J. A. Vivó Escoto, «Cuba», *Países*, 2, 1974, da la cifra de 410.



La Habana y San Juan de Ulúa (inspiradas en el Arte de Navegar... e Roteyro... de Indias..., de Manoel Pimentel).

Costa Firme

La derrota principal para los españoles era de Santo Domingo a Cartagena. Luego se costeaba al este o al oeste. Otra secundaria y no aconsejable iba desde Martinica a Trinidad pasando por las Antillas de sotavento. Nuestra descripción la comenzamos en Venezuela.

Las costas venezolanas abarcan unos 2.800 kilómetros desde punta Playa al este hasta la península de la Guajira al oeste, con dos sectores bien diferenciados: atlántico, constituido por el delta del Orinoco con litoral arenoso y pantanoso y algunas islas carentes de importancia para la época que nos ocupa; y caribeño, geográficamente hablando al norte. La división se establece en la península de Paria, la cual forma el golfo del mismo nombre taponada por la isla Trinidad. Las orillas están resguardadas de los vientos, pero el agua penetra con gran fuerza, sobre todo en los meses de julio y agosto, por lo que San José y Puerto España se frecuentaban poco y era preferible llegar directamente a la isla Margarita, pues la península de Paria presenta litoral escarpado y la de Araya ofrece playas de arena pero sin ensenadas resguardadas.

Margarita es la mayor de un primer grupo de islas del norte venezolano. Es montañosa y una quebrada la parte por medio, dando la impresión de que son dos. En su contorno hay bajos y bancos; en el norte, una laguna. El puerto se trasladó al sureste, por donde se accede más fácilmente.

No se pueden olvidar las islas Tortugas, una hilera de archipiélagos en torno al paralelo 12°, dependiendo su cercanía de la costa de las sinuosidades de la misma, que forman una especie de mar interior. Las mayores son Bonaire, con surgidero deficiente, y Curaçao, con la gran bahía de Santa Ana al sureste, muy apta para todo tipo de embarcaciones, donde encuentran facilidades para ser reparadas. Los piratas y corsarios las utilizaron junto con Aruba para hostilizar el comercio y poblaciones españolas.

El golfo de Guarico presenta condiciones regulares; por eso la ensenada de Cumaná, sin ser excepcional, acaparó el poco tráfico marítimo de este sector. Hasta cabo Codera hay playas de arena y pantanos. Varias bahías, como la de Barcelona y otras adyacentes, ofrecen refugio a las embarcaciones menores. Existen otras dos islas bajas y pequeñas. Peritu, al norte del río Unare, se debe pasar por el lado de la mar; el canal que dejan no es apto para bajeles medianos.

Desde cabo Codera el litoral es alto y rocoso, pero deja lugar a la bahía de la Guaira, puerto de Caracas, su única función, por tener malas comunicaciones con el interior, lo cual no acontece con Puerto Cabello, situado ya en tierras bajas y con la mejor ensenada de toda la costa venezolana; dos islas le sirven de resguardo de todos los vientos. Por él penetraban mercancías al interior y salían los productos de la Capitanía.

La travesía al oeste se hace a cuatro o cinco leguas de la costa para aprovechar las corrientes que van en esas direcciones; la navegación al este no se puede realizar a más de dos millas; de lo contrario se iría a contracorriente⁸.

Una convexidad, de tierras bajas al principio y de mediana altura después, conduce al puerto de Coro. El trayecto al golfo Triste, amplio pero sin profundidad suficiente, tiene algunas pequeñas ensenadas. Coro está expuesto a los vientos del este y del norte, por lo que ofrece poca seguridad. Un istmo de no menos de treinta kilómetros de longitud une la península de Paraguaná con el continente. El cabo de San Román señala el tránsito al gran golfo de Venezuela, que da paso al lago Maracaibo. Los litorales de ambos son bajos y regados por numerosos ríos, en especial los del lago. La entrada de éste es estrecha y obstaculizada además por las islas arenosas San Carlos, Zapara, Oribona y otras. Algunos bajos dificultan más el paso, especialmente en bajamar. El mayor de sus ríos es el Catatumbo, navegable para pequeñas embarcaciones. La población más importante era Gibraltar, con un astillero para naves de treinta toneladas. La gran ciudad de Maracaibo es muy moderna.

La costa colombiana comienza en la península de la Guajira y después de bordearla en dirección noroeste corre al suroeste. La longitud es de 1.600 kilómetros y está muy articulada por prominentes cabos y amplias y profundas bahías o ensenadas. En la derrota de Martinica o Dominica para Cartagena no era necesario tocar tierra venezolana; se hacía directamente a los islotes Monjes, pudiendo recalcar en la Herradura o Herradurilla, en la península Guajira, pero era preferible doblar el cabo Gallinas y penetrar en Bahía Honda, que ofrece mucho fondo y plena seguridad. La siguiente de Portete carece de pro-

⁸ M. Pimentel, *op. cit.*, p. 333.

fundidad para buques grandes. Desde cabo Falso las tierras son bajas y se van elevando hasta el de la Vela, que es una punta estrecha con una ensenada en cada banda, cobijadas de los vientos del este. En su torno la tierra es estéril. Pequeñas ensenadas dan paso a Río Hacha, que presenta mucha seguridad. La costa se va elevando y en el cabo de la Aguja está formada por sierras y peñas. Dos farallones obligan a internarse algo en la mar. Detrás, Santa Marta, en una bahía de arena rodeada de montes que la protegen de los vientos. El puerto es grande y limpio con todo tipo de servicios, incluida la reparación de las embarcaciones; su función era de escala.

La costa sigue limpia y sin obstáculos hacia el sur hasta el río Magdalena, cuya corriente penetra violenta en la mar y se percibe a cinco leguas. Río arriba, la isla Verde protege de las brisas fuertes. El paso está por la banda del este. Desde octubre a abril las grandes crecidas forman remolinos peligrosos. Pasado el gran río el litoral toma dirección suroeste con varias puntas y ensenadas, como la de Zamba, apta para toda clase de buques, pero también hay bajos, en realidad islas, que deben evitarse. En una costa de mediana altura hay varias puntas que penetran en el mar, como son Augusta, Morro Hermoso, Gadera y Canoas.

Después Cartagena, fundada sobre un banco de arena. Al sur, una gran bahía con dos bocas, Chica y Grande, y varias islas, las cuales complicaron su defensa. Algunos bajos alrededor de las islas dificultan la navegación. Puerto de primer orden en el comercio indiano, entrada y salida del virreinato, es escala para y de Portobelo, y a través de él hacia la mar del Sur. Como astillero, durante algún tiempo fue sede de unas galeras de guerra. Yendo de Santa Marta se navega en busca de Morro Hermoso para ceñirse después a tierra, puesto que las aguas corren al noroeste.

De Cartagena a Portobelo hay 84 leguas y casi todo el recorrido está sembrado de islas: del Rosario, San Bernardo, Fuerte, Tortuguilla y algunos islotes. Aunque a veces dejan canal suficiente es preferible pasar por fuera de éstas; en las Mulatas sucede lo propio. Pero hay también bahías y ensenadas que pueden resultar necesarias en caso de desperfectos. El golfo de Urabá, al sur del más amplio del Darién, entre punta Caribana al este y Tiburón al oeste, es largo y estrecho y aunque tiene poco fondo la desembocadura del Atrato le prestó mucho interés, pues hubo algún proyecto de comunicación con la mar

del Sur utilizando su curso, celosamente guardado por el gobierno español.

En Panamá las sierras del Darién y San Blas configuran una gran convexidad de dirección noroeste con litorales altos, pero dejando amplias bahías como Rancho Harpones, Cativa y San Blas, cuyos cabos respectivos lanzan a la mar bajos peligrosos y algunos farallones.

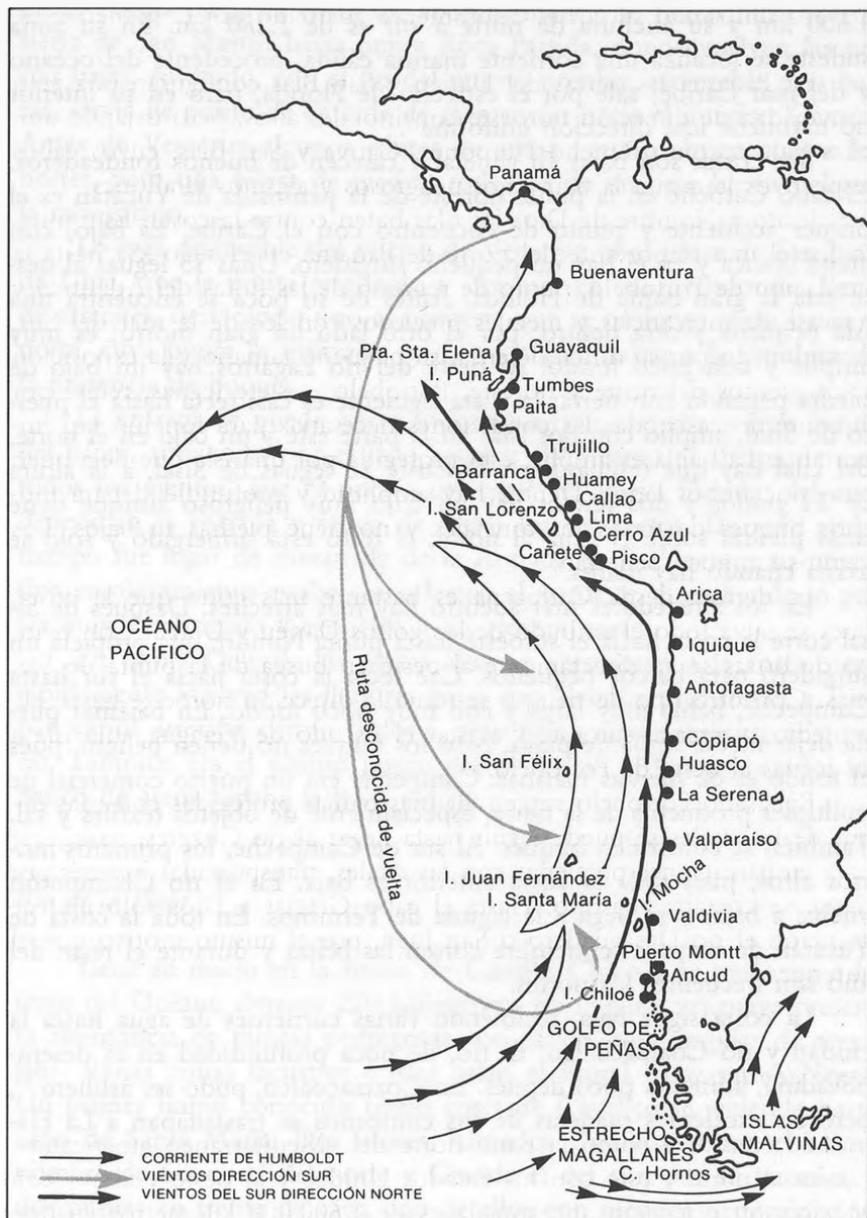
Junto a Nombre de Dios las olas batén contra la costa. Este puerto fue el más importante del norte de Panamá en el siglo XVI hasta la fundación de Portobelo, punto de reunión de las flotas del Atlántico y traspase de mercancías y metales preciosos con los de la mar del Sur. Abandonado por su difícil defensa, su pequeño tamaño y la exposición a los vientos del norte y noreste, Portobelo, a siete leguas, reúne por el contrario casi todas las condiciones necesarias para función tan importante. La bahía es amplia, está protegida por una isla que deja buen paso por ambos lados. Dentro hay amplitud y profundidad para muchos buques de todos los tonelajes y no tiene piedras ni bajos. Los vientos tampoco penetran.

La derrota desde Cartagena es bastante más corta que la costa, pues se salva todo el embudo de los golfos Darién y Urabá. Con tiempo de brisas se va directamente al oeste en busca de la punta de San Blas. Con otro tipo de tiempo se toma la dirección noroeste hasta 11° y medio, a girar al suroeste y avistar el Escudo de Veragua, una isla a 22 leguas al oeste de Portobelo.

Rebasado Portobelo surgen algunas bahías protegidas con islas detrás de las cuales se puede seguir hasta llegar al río Chagres, navegable para embarcaciones pequeñas con las cuales, transportadas a veces por tierra, se cruzaba el istmo. Hasta el cabo Gracias a Dios sólo merece mención el río Desaguadero o San Juan, por el mismo motivo que el anterior.

Golfo de México

Se considera como la parte norte del «Mediterráneo americano». Limita al norte y este con los Estados Unidos y al oeste y al sur con México. Su extensión aproximada es de 1.600.000 kilómetros cuadrados. Tiene dos entradas: una por el estrecho de Yucatán de 212 km y otra por el de Florida, de 159 km. Su longitud de este a oeste es de



Vientos y corriente marítima de Humboldt.

1.600 km y su anchura de norte a sur es de 1.280 km. En su zona sudeste se localiza una corriente marina cálida, procedente del océano y del mar Caribe; sale por el estrecho de Florida, pero en su interior no mantiene una dirección uniforme⁹.

Sus costas son bajas en general y carecen de buenos fondeaderos. El cabo Catoche en la punta noreste de la península de Yucatán es el primer accidente y punto de encuentro con el Caribe. Es bajo, con arena blanca y en él hay un pequeño surgidero. Unas 15 leguas al oeste está la gran bahía de Holbox. Antes de su boca se encuentra una isla pequeña y otra dentro; por el otro lado un gran morro; es muy amplia y con poco fondo. Al oeste del río Lagartos hay un bajo de piedra pegando con tierra; la costa siguiente es casi recta hasta el puerto de Sisal, amplio con dos islas en la parte este y un bajo en el norte, del cual hay que resguardarse. Distante 12 leguas de Sisal, a la altura de 21 grados y dos tercios hay un bajo muy peligroso aunque tiene unas piedras sobre el agua al norte; el resto está sumergido y sólo se avista cuando hay marea.

En los alrededores mar adentro hay más arrecifes. Despues de Sisal corre la costa hacia el suroeste hasta punta Nimún, que propicia un surgidero para barcos pequeños. Cae recta la costa hacia el sur hasta Campeche, bahía muy larga y con muy poco fondo. En bajamar puede dejar media legua de playa, pero los buques no tienen peligro, pues el fondo es de hierbas marinas. Campeche era un puerto comercial de múltiples productos de la tierra, especialmente de objetos textiles y sal. También se construían buques. Al sur de Campeche, los primeros morros altos, pues toda la costa anterior es baja. En el río Champotón vuelve a bajar y se llega a la laguna de Términos. En toda la costa de Yucatán de mayo a septiembre corren las brisas y durante el resto del año son frecuentes los nortes.

La costa sigue baja, recibiendo varias corrientes de agua hasta la ciudad y río Coatzacoalco. El río, de poca profundidad en la desembocadura, aumenta poco después. En Coatzacoalco, pudo ser astillero¹⁰, pero las excelentes maderas de sus contornos se trasladaban a La Ha-

⁹ P. Parker King y R. Fitzroy, *Derrotero de las costas de América meridional*, Madrid, 1985, p. 419.

¹⁰ A. Bethencourt Massieu, *op. cit.*

bana. Forma luego la costa un abombamiento de tierras altas con la sierra de San Martín hasta punta Roca Partida, donde vuelven las tierras bajas. Alvarado, con el río del mismo nombre, navegable para balsas, servía de punto de entrada de mercancías hacia el interior: Oaxaca. Antes de Veracruz algunos islotes de arena prestan abrigo contra los nortes, pero una hilera de piedras rodeadas de un bajo hacen peligrar la navegación.

Lo más destacable del puerto de Veracruz es el islote de San Juan de Ulúa, que le presta resguardo y defensa. Es bajo, rendondo, lleno de arrecifes, destacando uno al noroeste que se prolonga recto hacia el norte, cuya punta se utilizaba como vigía para avisar a la fortaleza de la presencia de buques.

La entrada se puede hacer indistintamente por una y otra banda del islote, surgiendo por el lado interior del mismo al abrigo de casi todos los vientos. Fue el puerto principal de Nueva España, del cual dependían la entrada y salida de todos los productos. Durante algún tiempo fue lugar de invernada de la Armada de Barlovento; su primitivo emplazamiento estaba cinco leguas al noroeste, y se abandonó por ser muy desabrigado y expuesto a los vientos nortes.

En punta Delgada las tierras altas se aproximan a la costa, pero rápidamente vuelven las llanuras bajas con algunos ríos; frente a Tuxpan varios arrecifes cercan la costa, pero dejan agua suficiente para pasar. Tampico era el último punto del golfo, no muy frecuentado; un banco de arena tapaba la boca del río.

Río de la Plata

Tiene su inicio en la punta de Castillo Chico y se prolonga a lo largo del Océano durante 220 kilómetros. En la parte uruguaya presenta alternancia de puntas pedregosas con playas muy amplias de arena fina. Varias zonas lacustres e islas orlan el litoral hasta punta Negra. Un primer tramo conocido como costa de Castillos se extiende hasta cabo de Santa María. Dos islotes, llamados Castillos, y con el sobrenombre de Chico el del norte y Grande el del sur, por su tamaño, y dos puntas en frente de cada uno de ellos con idéntica denominación respectiva son los accidentes más sobresalientes, junto con la isla Verde que está entre ambas. Los dos picos originan ensenadas que prestan

abrigo contra el pampero duro (viento del oeste al sur-suroeste). La de Castillo Grande es algo más segura y tiene mayor amplitud. En el recorrido quedan atrás varias islas.

Las playas son de arena hasta punta Polonio, donde comienza una costa brava, casi recta y con resaca. Se prolonga a lo largo de 23 millas hasta punta de Santa María o cabo Rocha, que es un saliente bajo. Vuelve la playa de arena con dos herraduras formadas por causa de dos puntas también arenosas. En frente de cada una de ellas hay una isla pedregosa: Espinosa y Paloma. La última ofrece resguardo para buques de poco calado, pero el arrecife que une al continente presta el mismo servicio para los de mayor calado en caso de apuros.

Sigue playa limpia y bastante honda pero castigada por la resaca por espacio de más de 26 millas hasta la punta de José Ignacio o Piedras, que es la única rocosa de alguna consideración entre las puntas Santa María y Maldonado. Frente a la última, la isla de Lobos deja un canal de cuatro millas sólo abordable en caso de dificultades, y sin mareas a causa de un arrecife que despieza por el este.

La punta del Este termina en un pequeño promontorio rodeado de piedras. Puede considerarse como el comienzo de la embocadura del río del Plata y lo es de la bahía de Maldonado, cerrada al otro lado por punta Ballena. Está expuesta a los vientos de suroeste que producen gruesa marejada, pero la isla Gorriti le presta alguna defensa contra ellos por su lado este. La entrada debe efectuarse por la boca Grande. Aun estando dentro, los vientos del sur son temibles. Punta Maldonado apenas tuvo significación.

Después de punta Ballena, la ensenada del Potrero resguarda de los vientos de noreste, frescos; termina en punta Negra, constituida en realidad por tres picos con playitas intermedias. Un gran arco se abre a continuación hasta punta Caleta, discontinuo, erizado de puntas separadas por playas de piedra o arena en las cuales desembocan algunos riachuelos. Lo único destacable es la isla de Flores, que puede atracarse por todos los lados a excepción del norte a causa de una restinga. Deja un canal de ocho millas poco profundo y por consiguiente poco aconsejable. En caso de fuerza mayor debe pasarse más cerca de la isla que del continente.

Llegamos al puerto de Montevideo, el único que merece tal nombre en el Río de la Plata y que absorbió todo el tráfico marítimo de la zona. Puerto del virreinato, vigilaba el acceso al mismo y llegó a contar

con una armadilla defensiva¹¹. Tiene forma de herradura y le dan entrada las puntas de San José y del Rodeo. Casi todo su contorno es de arena con alguna punta de piedra, lo mismo que el final del cerro. Tiene el inconveniente de su poca profundidad y los barcos de mucho calado han de permanecer en la rada cerca de la punta de San José. Los buques medianos penetran cerca de la misma punta. La altura del agua no depende tanto de las mareas o crecidas del río como de la dirección del viento; aumenta con los del segundo y tercer cuadrantes. Con vientos duros del cuarto pueden descender mucho. Tanto dentro como en la rada los buques que toquen fondo no sufren daños pues el suelo es de arena fina y forma cama¹².

La costa continúa hasta Sacramento salpicada de puntas: Yeguas, Espinillo, Tigre y rocas, barrancos, arrecifes, con desagües de varios ríos, el mayor Santa Lucía, que despide bancos de arena reforzados con los empujes de Río de la Plata. El puerto de Sacramento es bueno y abrigado, de difícil acceso, pues lo cercan cuatro islas que ocupan casi todo el espacio y sólo pueden pasar buques de mediano calado. La boca está flanqueada por las puntas de San Pedro y San Carlos, en medio, las que protegen de los vientos del tercero y cuarto cuadrante. El mejor fondeadero está cerca de San Carlos y para ocuparlo conviene pasar por el canal del Norte. Las grandes avenidas de los tributarios del Plata aumentan o cambian los bancos de arena subyacentes. Gozó de relativa importancia durante la ocupación portuguesa de la colonia del mismo nombre.

Las tres islas de Hornos que siguen, bajas y cubiertas de vegetación, dejan entre sí y con la costa canales transitables para buques medianos. Hay varios reguardos, el mejor al norte-noroeste de la más occidental, con excelente abrigo contra los pamperos, pues la mar rompe en el banco de las Palmas. La costa sigue dirección noroeste orlada de islas: Martín García, las Hermanas, Salís y Juncal.

En todo el estuario del Plata no hay fondeadero que ofrezca buenas condiciones, incluido el de Buenos Aires, por lo que los mercantes preferían llegar a la ensenada de Barragán, actual Ensenada, y aunque los buques de mucho calado tienen dificultades en penetrar en su he-

¹¹ I. Pasadillo, *Derrotero de las costas del Brasil... con el de las costas del Río de la Plata*, Madrid, 1872, p. 437.

¹² *Ibidem*.

rradura a causa de unos bajos encontraban excelentes condiciones para las reparaciones.

Sigue la costa en dirección sureste con el placer de Tosca imperceptible a la salida de Ensenada, pero que va ensanchándose hasta ocho millas en la punta de Piedra, en la cual tiene origen un gran arco de 22 millas de largo con litoral muy bajo donde desembocan los ríos San Borondón, cuyo nombre es el de la bahía, y Salado, hasta la punta Norte y cabo San Antonio. La bahía ofrece abrigo contra los pamperos y aunque hay algún fondeadero, como el Rodeo, se debe navegar a unas cinco millas de la costa.

Los vientos en la zona del Plata son variables, predominando en Montevideo y en la entrada del río los del noreste y suroeste. En Buenos Aires los del norte-noroeste y los del sur. Con tendencia del sureste o suroeste. Los más peligrosos son los del segundo cuadrante porque levantan mucha mar y las mareas, como ya hemos apuntado, son irregulares por la influencia que los vientos ejercen sobre las aguas¹³.

Y aquí terminan propiamente las costas de la Plata, pero seguiremos hasta el estrecho de Magallanes por pertenecer al mismo océano y por caer dentro de la influencia de Montevideo en cuanto a su función de vigilancia y defensa, pues la comercial ya no existió en todo el resto de este flanco.

Un banco de arenas gordas sale del cabo San Antonio a más de diez millas impidiendo aun a los buques pequeños aproximarse a estas tierras semianegadizas. Al sur de cabo San Antonio, el Banco Mediano es un arrecife extenso y peligroso y debe dársele mucho resguardo; a tres o cuatro millas de la costa no hay más de dos brazas de agua. El litoral es bajo hasta la mar Chiquita, laguna de agua salobre; a veces crece y se confunde con la mar; pero en realidad están separadas por un istmo de cascados. Después, el litoral se va elevando y el cabo Corrientes es el final de una cordillera; está tajado a pique y las tierras próximas terminan con piedra; hasta Puerto Belgrano en Bahía Blanca la costa toma dirección suroeste, es bajísima, tiene mucha extensión y surge de improviso, a lo cual hay que añadir la fuerza de las mareas y los temporales del sureste, con mar gruesa, por lo que Puerto Belgrano es poco seguro y peligrosa su entrada por dos bancos, uno en cada

¹³ *Ibidem*, p. 431.

lado. Está bien resguardado de los vientos del norte y oeste; la costa toma dirección sureste, y el peligro sigue hasta bahía Unión, que sí es accesible. No así la Anegada, que le sigue, por su poco fondo. Sin embargo San Blas tiene buen puerto, espacioso y abrigado, pero presenta dificultades a la entrada, muy obstruida por bancos y canales estrechos.

Pasada la peligrosa desembocadura del río Negro, la mar penetra profundamente con el golfo de San Matías entre las puntas Bermeja y Norte, ésta al sur a pesar del nombre. Dentro, el mejor puerto de toda esta costa: San Antonio, sin riesgos de muchos bancos ni bajos, pero está mal situado y hay que desviarse mucho, más de 30 millas, para llegar a él. Pero pasada la baja península Valdés en golfo Nuevo hay un buen refugio, de fácil acceso y ventajoso en todos los aspectos. La costa sigue muy articulada con numerosos entrantes y salientes. Amplios golfos y pequeñas ensenadas, pero en realidad muy poco útiles. No obstante a veces era necesario entrar en ellas para efectuar algunas reparaciones antes de aventurarse a pasar a la mar del Sur, travesía que debía llevarse a cabo en las mejores condiciones posibles dadas las incomodidades de su trayecto.

COSTAS DE LA MAR DEL SUR

La dividiremos en dos apartados principales en razón de la historia. La geografía aconsejaría varias más, pues las distintas latitudes y configuraciones de los territorios en un litoral tan prolongado conforman costas de muy diversos tipos. Son muchas las naciones que dan a esta mar y cada una de ellas presenta características diferentes en sus litorales con relación a su vecina. Pero además tenemos el caso de Chile con diferencias muy notables entre el sur, el centro y el norte. En el desarrollo de la explicación surgirá espontáneamente la distinción entre unas y otras. A nosotros nos interesa recalcar que desde Panamá al cabo de Hornos había una indiscutible unidad con un centro principal: El Callao, y dos subcentros: Guayaquil por su astillero y Panamá como punto final y origen también, aunque parezca contradictorio, de las funciones del primero.

Y como algo al margen y sin conexión comercial y apenas defensiva, la parte norte con centro único en Acapulco, vinculado más a Filipinas que al resto de costa pacífica.

Si la lejanía con Europa generó demasiada confianza en las precauciones defensivas del Caribe y el golfo de México, en el caso de la mar del Sur ya fue total. Se consideraba que el Nuevo Continente era una barrera insalvable y nadie se aventuraría a hacer tan larga travesía y soportar las incomodidades del cabo de Hornos o el estrecho de Magallanes por un hipotético botín. Pero la ambición de los piratas no tenía límites y Drake, después de devastar la fachada atlántica, creyó que conseguiría mejores resultados si atacaba la fuente de donde procedían los metales preciosos que transitaban el Atlántico. Tras él llegaron otros muchos. Siguiendo sus pasos comenzaremos la descripción de las costas pacíficas desde el estrecho de Magallanes hacia el norte, porque las embarcaciones españolas que operaban en esta mar se fabricaban en astilleros allí ubicados, a excepción de muy pocas que se enviaron como refuerzo, al sur de Valdivia apenas navegaba alguna.

Costas chilenas

La costa occidental patagónica desde el cabo de Hornos al canal del Chacao está formada por un laberinto de canales, ensenadas e islas, configurando uno de los archipiélagos más extensos, prolongados, y con más número de unidades del mundo, como puede ser el nipón, filipino o arco de las Antillas Menores. Todo este entramado de aguas, tierras y rocas es obra de la glaciación cuaternaria, cuyos hielos cubrieron toda la zona y lentamente fueron labrando profundos cortes en las rocas subyacentes. Con la llegada de condiciones climáticas más benignas, los hielos se retiraron montañas arriba y los valles glaciares que iban quedando al descubierto eran invadidos al mismo tiempo por las aguas marinas. De esta forma el clima esculpió en las rocas esta maravilla de la naturaleza, pero desierta en lo humano, y con algo de población más al norte, a causa de los rigores del frío y de los impetuosos vendavales. Éstos, procedentes del oeste y muy húmedos, colaboran en la animación del paisaje, regando la espléndida vegetación que cubre los lugares libres de roca. Ya queda indicado, sin embargo, que no es precisamente un paisaje paradisíaco, y tampoco ofrece facilidades a la vegetación. Porque las dificultades no terminan con el tránsito de una mar a otra. Los canales interinsulares no eran fiables para los veleiros, unas veces por su bajos fondos, por su estrechez otras, y casi

siempre por las fuertes mareas y violentísimos vientos del oeste. Hasta el golfo de Penas la dirección frecuente es del noroeste, que siendo ya de por sí duros, suelen rolar de repente al oeste y soplar aún con más fuerza, levantando una mar montañosa y picada. Los temporales del oeste no son muy prolongados y la sucesión puede ser doble: rolar al sur si el tiempo es bonancible o rolar al noroeste otra vez y entonces se manifiestan más violentos. Los del este generalmente son escasos y apacibles¹⁴.

Sin embargo, la naturaleza, tan hosca a veces en esta zona, ofrece también lugares de resguardo para los veleros que con muchas dificultades y maltrechos pasaban a la Mar del Sur bien por el estrecho de Magallanes, bien por el cabo de Hornos.

Vamos a citar, siguiendo antiguos derroteros para uso de capitanes de buques, los más importantes y con mejores condiciones. Por la ruta interior podían elegir los siguientes:

Puerto Bienvenido: está ubicado en la isla Rennell, unas cinco millas al norte de punta Palmer. Proporciona buen fondeadero e incluso es apto para dar de quilla y carenar.

Puerto Bueno: se halla en la parte oriental del canal de Sarmiento y presenta dos fondeaderos, exterior e interior, perfectamente abrigados.

Puerto Edén: está en la costa occidental de Indian-reach, formado por un grupo de islas.

Puerto Island: se encuentra en la costa este del canal Messier; es pequeño pero apto para toda clase de buques y muy abrigado.

Si se elegía la ruta exterior para evitar los bajos fondos y estrecheces de algunos canales aprovechando mejor los vientos del sur, podían refugiarse en los siguientes:

Puerto Henry: ubicado en la isla Madre de Dios al noreste del cabo Tres Puntas. En su acceso se encuentran piedras e islotes pero enteramente visibles. Dentro hay seguridad y ofrece comodidad.

Puerto de Santa Bárbara: en la isla Breaksea, de fácil acceso.

Puerto Kelly: está en el ángulo noreste del golfo de Penas. Ofrece abrigo, leña y agua pero es frío, húmedo y desolado a causa de los ventisqueros de las proximidades.

¹⁴ P. Parker King y R. Fitzroy, *op. cit.*, p. 259.

Puerto Otway: en la parte sur del canal de Holloway a unas quince millas del cabo Tres Montes. Dentro de la bahía el mejor sitio está en la parte occidental, junto al desagüe de un río. Es quizás el más útil de todos los de esta costa¹⁵.

Desde el cabo Tres Montes pasando por el de Raper y hasta el cabo Gallegos la costa no ofrece riesgos. Sigue la cala de Navidad, la cual está abrigada de todos los vientos, menos de los del norte, pero éstos nunca toman gran fuerza; dentro está el puerto de San Andrés, poco apto para buques grandes; la siguiente de Cane es muy buena dentro, pero de muy difícil acceso. Cerrado el puerto de San Andrés por la parte norte por el cabo Pringle, a poca distancia sigue el puerto de San Esteban, que proporciona un excelente fondeadero bajo la punta Rescue.

Debemos hacer notar que, en general, hasta aquí no hay bancos de arena, que la corriente es nula o insignificante y que apenas hay peligros ocultos en la parte de costa. Las rocas anegadas se perciben claramente visibles o están rodeadas de rompiéntes que indican sus posiciones.

Y llegamos al archipiélago menos inhóspito: el de Chiloé. Extenso y fértil, presenta tierras más bajas y contornos más suaves en la parte oriental, porque la occidental y las costas continentales adyacentes son tan escarpadas como las que hemos visto más al sur.

En la isla Chiloé, la más grande de todas, y en algunas otras que forman el archipiélago hay excelentes puertos. Pero estos golfos y canales presentan algunos bancos de arena que pueden obstaculizar la entrada a varios puertos. El propio estrecho de Chacao tiene un banco en medio que da origen a dos canales, siendo preferible utilizar el del norte por su mayor limpieza y profundidad. Otra circunstancia que se debía tener en cuenta era el aprovechamiento de la marea y fuerza del viento, pues a veces es tan flojo que deja al buque sin gobierno.

Los puntos de refugio y avituallamiento son varios con especiales aptitudes para reparaciones. Podemos citar, entre otros, Puerto de San Pedro, Puerto Ancud, bahía del Chacao, Puerto Obscuro, el que más ventajas presenta para varar, dar la quilla y carenar que ningún otro en toda la costa occidental de América meridional; Puerto Castro, cala de

¹⁵ *Ibidem*, pp. 238-258.

Yal, ría de Guildad, Calbuco y, por último, el Puerto Montt, en el fondo norte del golfo sobre el continente.

Desde el canal de Chacao hacia el norte la costa es abrupta con acantilados de muchos metros de altura, intercalados con playas abundantes pero estrechas y apenas útiles para las embarcaciones. El aspecto actual ha sido causado por el ataque de las olas, que hizo retroceder parte de la costa. Sin embargo, podemos enumerar varias bahías que presentan condiciones menos desfavorables, y que hicieron posible el establecimiento de algunos puertos. Después del cabo Quedal y punta Galera está Valdivia, cuyo puerto se abre entre dos rocas. Espacioso y seguro, tiene profundidad suficiente para buques mayores. Pedro Valdivia fundó la ciudad en 1540. Dentro del puerto había algunos bancos que le quitaban parte de su bondad. Hubiese sido un lugar idóneo para vigilar los movimientos de los piratas e incluso de estacionamiento de una armada capaz de interceptar a los buques enemigos que pasasen a la mar del Sur e imposibilitarles su aproximación al circuito de los metales preciosos y comercio en general.

Después del acantilado del morro Bonifacio la costa alterna rocas y arenas y el atraque es peligroso aunque se presenten algunas pequeñas bahías y desembocaduras de ríos, hasta llegar a la isla Mocha, alta y por lo tanto buen lugar de recalada al resguardo de los vientos del noroeste. El canal que la separa del continente está limpio. La costa continental es alta y peligrosa; hasta punta Tucapel se dirige hacia el oeste, recibiendo el desagüe de algún río. Después hace una inflexión al este formando la bahía del Carnero entre la punta del mismo nombre y la anterior; es desabrigada. La línea de la costa es alta hasta la punta Lavapié, desde la cual hace una inflexión en ángulo recto hacia el este, originando el golfo de Arauco.

El acceso es peligroso porque la isla de Santa María, frontera a Lavapié y a muy poca distancia, tapona la entrada dejando un canal lleno de piedras por lo que es necesario ladearla por el oeste y norte y a cierta distancia, pues está rodeada de arrecifes.

La bahía es amplia y profunda, abrigada de los vientos del sur, pero muy expuesta a los del norte. Dentro, algunas ensenadas y caletas ofrecen más protección con los puertos de Llico, Lota y Coronel; termina la bahía en punta Coronel con altas costas en sus proximidades hasta el río Bío-Bío, caudoso e inaccesible por los numerosos bancos de arena que obstruyen su boca. La península de Túmbez

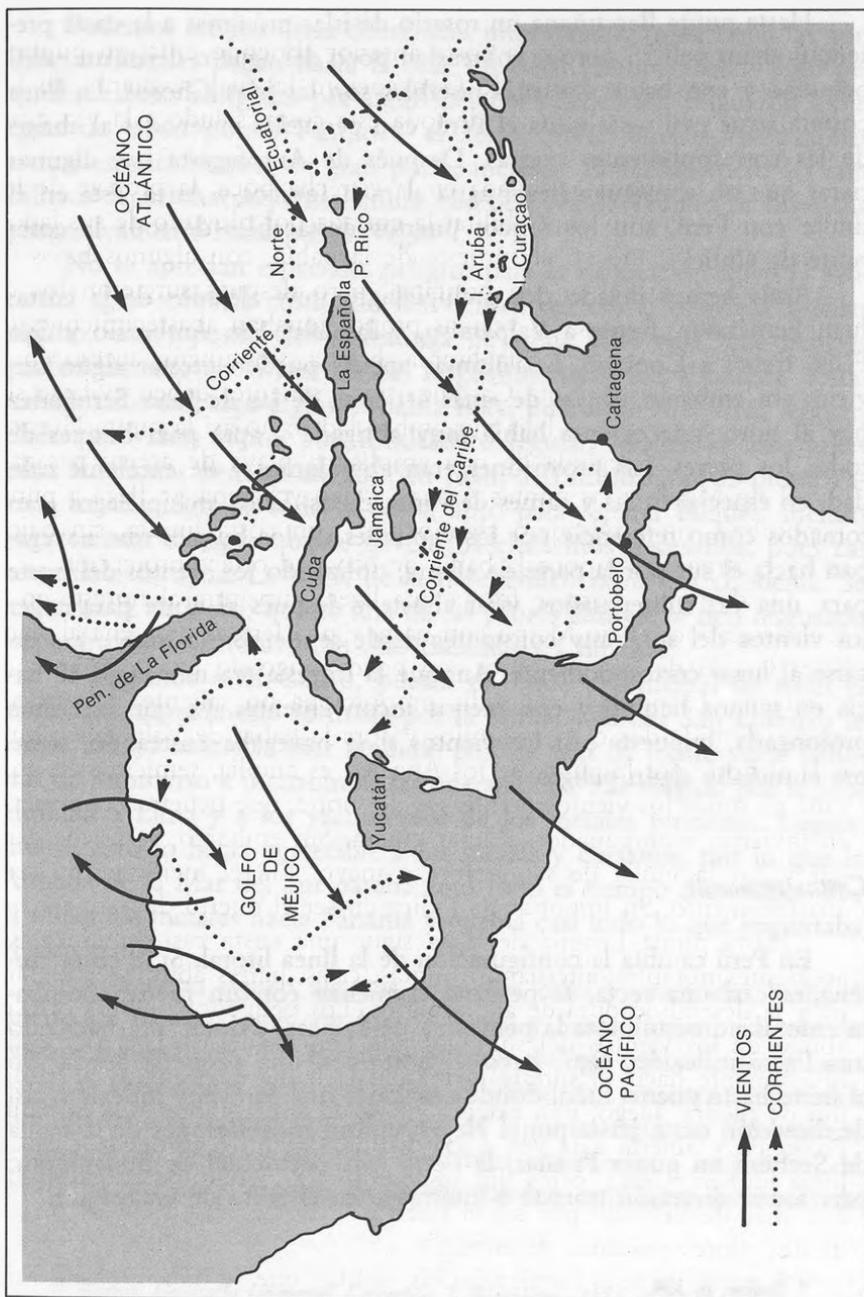
continúa la línea recta de la costa anterior abriendo entre su punta y el morro Lobeira la bahía de Concepción, la cual resguarda de los vientos del oeste; es la mejor de toda esta costa, siendo a la vez espaciosa y abrigada.

La isla Quiriquina, situada en la estrecha boca, la protege de los vientos del norte sin imposibilitar la entrada por ninguno de sus lados. Talcahuano, situado en el suroeste de la bahía, con algunos bajos en sus cercanías, fue el puerto principal, pero después surgieron los de Penco y Tomé. Las tierras vecinas proporcionaban abastecimientos de todas clases. Sigue una costa limpia, honda, sin ningún acceso en la bahía Chanco hasta punta Carranza, muy saliente; deben evitarse sus proximidades porque es baja por ambos lados; no así la punta Humos, alta y escarpada, seguida de una amplísima playa de arena; pasando por el río Maule y las puntas Arenas, Duao y Serena, se llega a punta Topocalma, sin fondeadero alguno pero con costa limpia, sin bajos, alta y escarpada; tampoco la bahía de Navidad ofrece protección.

Desde punta Toro se forma una ligera curvatura al noreste en la cual desemboca el río Maipú con barra y una lengua de arena al norte hasta la cala de San Antonio, con poco abrigo, lo mismo que la de Cartagena. La punta Curaumilla proporciona un saliente al oeste-noroeste; despidе dos o tres islotes y abre la bahía de Valparaíso, limitada al norte por la punta de los Ángeles, es amplia, semicircular, abrigada de todos los vientos menos los del norte, que penetran con fuerza en invierno acompañados de mar gruesa. Sin embargo, se puede carenar y dar la quilla de septiembre a mayo. Era el mejor punto para abastecimiento. Su importancia radica en ser el puerto de Santiago.

Hasta punta Lengua de Vaca sigue una costa casi rectilínea, sin accidentes notables, alternando puntas, calas, partes abruptas y de arena y la desembocadura de algunos ríos. Los pequeños puertos ofrecen abrigo de los vientos del sur. Doblada Lengua de Vaca, la tierra gira bruscamente hacia el sureste formando la bahía de Tongoy, al principio de piedra; luego, una extensa playa de arena cubre toda la bahía. Protegida y abierta a la vez a los distintos vientos, se puede elegir el lugar idóneo. Cerca, otros dos resguardos: la Herradura y Coquimbo, éste más frecuentado por ser el puerto de La Serena. Tiene el peligro de dos islotes rodeados de arrecifes.

A partir de aquí comienzan las nieblas, que se irán intensificando y no desaparecerán hasta rebasar las costas peruanas.



Vientos y corrientes del mar Caribe y golfo de México.

Hasta punta Bascuñana un rosario de islas próximas a la costa presentan algún peligro porque sobresalen poco del agua o dejan un canal pequeño y con bajos. Las más notables son las islas Choros. La línea costera sigue casi recta hasta el Perú, con pequeñas ensenadas al abrigo de las correspondientes puntas. Después de Antofagasta hay algunas rieras que no consiguen llevar agua al mar. Iquicos y Arica, ésta en el límite con Perú, son los únicos puertos destacables de toda la costa norte de Chile.

Atrás hemos dejado dos archipiélagos muy alejados de la costa: Juan Fernández, frente a Valparaíso, y las islas San Ambrosio y San Félix, frente a Copiapó. Las últimas apenas pueden prestar algún servicio; sin embargo, en las de «más a tierra» de las de Juan Fernández hay al norte una extensa bahía muy abrigada y apta para buques de todos los portes. Las provisiones eran abundantes y de excelente calidad, en especial frutas y carnes de varias clases. Estos archipiélagos eran tomados como referencia por los capitanes de los buques que navegaban hacia el sur por la parte de afuera, utilizando los vientos del norte para, una vez sobrepasados, virar al este y después al norte para coger los vientos del sur, muy constantes desde septiembre a mayo, y acercarse al lugar correspondiente. Aunque la travesía era más larga, se hacía en menos tiempo y con menos inconvenientes, ya que la bolina prolongada, impuesta por los vientos si se navegaba costeando, siempre entrañaba algún peligro¹⁶.

Costas peruanas

En Perú cambia la configuración de la línea litoral. Si la costa chilena es casi una recta, la peruana comienza con un fuerte abombamiento al noroeste hasta la península de Paracas, y desde allí, haciendo una ligera inflexión, sigue hacia el norte con una pequeña desviación al oeste hasta puerto Etén, donde comienza una fortísima inflexión casi de dirección oeste hasta punta Negra, culminando después de la bahía de Sechura en punta Pariñas, la tierra más occidental de Sudamérica, para tomar dirección noreste e internarse en el golfo de Guayaquil.

¹⁶ *Ibidem*, p. 334.

Podemos señalar otras diferencias importantes: hasta Pisco las cordilleras litorales llegan hasta la mar sin dejar llanura litoral. Sólo pequeñas caletas abrigadas por algún saliente pueden dar resguardo a buques de poco porte. Tampoco el resto ofrece buenas condiciones naturales para buques de gran porte, incluido El Callao, pero las cordilleras dejan una pequeña llanura que después de Trujillo se ensancha progresivamente hasta punta Negra¹⁷.

No se aprecian especiales peligros para la navegación salvo el azote del agua sobre la costa con los vientos del oeste; conviene señalar alguno, como punta Coles, restinga de arena muy baja, que penetra profundamente en la mar. Si los resguardos tampoco abundan, destacaremos sin embargo algunos: bahía Islay; puerto de Arequipa, resguardado por varios islotes con fondeadero regular; Mollendo hizo antes estas funciones pero se anegó; San Juan, a continuación de punta Parada, es el mejor de toda la costa, apto para reparar buques, incluso para carenar siempre que se lleven los elementos necesarios, pues carece hasta de agua. La bahía de la Independencia no era conocida. Se utilizaba la de Pisco, que es una de las peores aunque le den resguardo la península de Paracas y las islas Ballestas y Chincha.

Y llegamos a El Callao, puerto de Lima y principal de todo el virreinato. La rada está formada por la Punta, y la isla San Lorenzo le presta abrigo contra la mar tendida, pero la mar de fondo suele penetrar de improviso e interrumpir las operaciones. Fue elegido por la proximidad a Lima y a los yacimientos de los metales preciosos. Lógicamente, esto lo hacía apetecible a los piratas y corsarios, por lo que la Armada de la Mar del Sur pasaba aquí todo el tiempo disponible. Por él salían los metales hacia Panamá y recibía casi todo lo que importaba el virreinato.

Por la costa siguen algunas pequeñas calas y ensenadas hasta el puerto de Lamaco, que con los de Ferrol y Santa forman un trío de buenos fondeaderos. En Ferrol se pueden realizar reparaciones y carenar. Las abundantes islas que orlan el litoral no presentan especiales dificultades a la navegación. Al norte de la punta Aguja se produce un fenómeno un poco extraño: las corrientes son fuertes e irregulares, de tal forma que en el espacio de un día pueden cambiar varias veces de

¹⁷ Varios, *Geografía Universal. Colombia*, 3, Barcelona, 1971, p. 112.

dirección¹⁸. La ensenada de Sechura, aunque es amplia no ofrece ventaja alguna debido al desierto del mismo nombre y es preferible llegar hasta Paita, donde hay un buen puerto.

Los vientos de toda la costa del Perú son de sur-sureste al noroeste y generalmente suaves, por lo que entorpecen algo la navegación. Al sur del Callao suelen ser aún más flojos. En ocasiones se pasan cuatro días sin el más leve soplo. Suelen iniciarse a las 10 horas y van aumentando hasta las 13 para decaer a la puesta del sol. Desde abril a agosto deben esperarse vientos del norte bonancibles, acompañados de densas nieblas.

Las derrotas que deben seguirse están en relación con los vientos y las corrientes de agua. De todos es sabido que las costas chilenas y peruanas están recorridas desde Chiloé por una corriente, la de Humboldt, pero que ya era conocida desde mucho antes del nacimiento del ilustre geógrafo. Por otro lado ya hemos dicho que los vientos dominantes en estas costas son los procedentes del sur. Luego la navegación sur-norte en principio no debe tener dificultades. El problema se plantea al navegar norte-sur. Parker King y Fitzroy, apoyados en la experiencia de ilustres marinos, proponen:

De Guayaquil a Paita si el destino es El Callao se barloventea sobre tierra... se procurará anochecer cerca de tierra para aprovechar los teriales... con los cuales se podrá navegar toda la noche... Desde Guayaquil a Valparaíso deberán tomar la vuelta de fuera... desde El Callao a Valparaíso la vuelta de fuera¹⁹.

Costas del Ecuador, Colombia y Panamá

Golfo de Guayaquil: constituye el accidente más extenso que tiene la costa occidental de América del Sur al norte de Chiloé. Penetra profundamente en tierra y mide unas 17 millas de ancho en la entrada. Contiene varias islas cuyos bordes, junto con los continentales, llenan la bahía de arrecifes, por lo que se requiere la ayuda de un práctico

¹⁸ P. Parker King y R. Fitzroy, *op. cit.*, p. 380.

¹⁹ *Ibidem*, p. 385.

para llegar a la ciudad, que dista unas 80 millas de la boca exterior. Puná es la mayor de las islas y la que sirve de referencia para atracar el puerto. El lugar más adecuado está al sureste o canal de Jambelí, siempre que se dé un gran resguardo a los bajos de Mala que despiden la isla. El canal del noroeste del Morro también es apto para el acceso, aunque obstaculizado por arrecifes que salen de Puná. En su recorrido deben sortearse varias islas. Dentro se está al resguardo de todos los vientos; únicamente las mareas pueden perturbar la permanencia si no se da el conveniente braceaje.

Guayaquil y Puná desempeñan una función muy importante, como recalada tanto en las rutas norte-sur como viceversa. Pero su función específica fue la de astillero, como veremos en el capítulo correspondiente. Sufrió varias veces la visita de piratas y corsarios.

Después de la bahía de Guayaquil la costa describe una línea recta hacia el noroeste hasta la Puntilla, desde donde gira bruscamente al este originando la bahía de Santa Elena, con buen resguardo y bastante profundidad para recalcar, pero poco apta para aprovisionarse.

La isla Salanga proporciona una buena recalada entre ella y el continente. Después del cabo de San Mateo está la bahía Manta con el puerto del mismo nombre, que es el de Monte-Cristi, con desembarque fatal, hasta el cabo de San Lorenzo en una gran proyección de la costa. Al suroeste ha quedado la isla de la Plata, visitada por Drake, aunque no tiene buena recalada; el paso con el continente es perfectamente practicable y muy frecuentado.

Hasta cabo Pasado la costa describe una línea cóncava con tierras bajas, y lo mismo sucede entre cabo Pasado y cabo San Francisco, junto al cual se encuentra la ciudad del mismo nombre con atracadero regular.

Las costas del Ecuador están muy accidentadas, con frecuentes ensenadas pero poco apropiadas para el acceso de buques, si exceptuamos la bahía de Guayaquil. No obstante, también en otros lugares el mar penetra con bastante profundidad en tierra mediante canales relativamente estrechos que encierran en ocasiones islas bajas y ofrecen abrigos naturales.

La costa pacífica colombiana se extiende a lo largo de 1.300 kilómetros. Al sur de la bahía de Buenaventura, en la región de bajo Chocó, los ríos costeros han construido un delta delgado y continuo cubierto de manglares, detrás del cual se reúnen los canales paralelos a la

costa y accesibles a embarcaciones pequeñas. Al norte del delta del Patia la franja palúdica alcanza cinco kilómetros. Algunos puertos están unidos al interior por caminos.

Como accidente primero encontramos la punta Manglazes, baja y arenosa, continuando así por las bocas del río Miza hasta la rada de Tumaco, en cuya extremidad sureste está el puerto de Tumaco, formado por tres islas en la boca de un estero. Hay buen resguardo pero no ofrece ventajas especiales. La línea costera sigue baja describiendo una convexidad regada por numerosos ríos, con algunas islas, entre ellas la del Gallo, en la cual trazó Pizarro la famosa raya. Toda esta costa es peligrosa por un bajo que la prolonga, en especial la cercana punta Guascana, y continúa con la misma peligrosidad hasta la bahía de Buenaventura, con mangle bajo unos terrenos pantanosos.

Contrastando con la zona pantanosa del continente, está la isla Gorgona a unas 25 millas al norte de Guascana, bien surtida de agua. En la parte suroeste tiene un saliente, la Gorgonilla, que debe evitarse por el peligro que encierra la suciedad. En Gorgona vivió Pizarro cinco meses y después fue visitada asiduamente por viajeros y piratas.

Donde termina la dirección noreste de la línea costera, está la bahía del Chocó o Buenaventura, donde desagua el río del mismo nombre, ancho, profundo, y navegable para buques de hasta 25 pies de calado hasta la población, que dista diez millas de la boca. Su puerto ofrece muchas ventajas naturales. Además es el puerto de comunicación con Bogotá a pesar de lo escabroso del terreno interior.

Inmediata está la bahía de Magdalena, con orillas de colinas de regular altura, lo que la hace diferente del resto de toda esta costa. La entrada está obstaculizada por las rocas negrillas, arrecife muy peligroso, y la isla de la Palma. A poca distancia cesan las colinas y vuelven los manglares formados por el delta del río San Juan; su fondo es muy irregular, pero es el único lugar de atraque hasta el cabo Corrientes. Además, por este río y el Atrato se organizó una corriente comercial entre el Atlántico y la mar del Sur. Incluso se vio la posibilidad de unir ambos ríos y formalizar por aquí la comunicación transoceánica, como ya hemos dicho. Al suroeste del cabo Corrientes está la ensenada de Cubita, que abierta al suroeste proporciona buen fondeadero. Aquí termina la costa baja y comienza otra con tierras altas y quebradas, con alguna que otra playa pedregosa hasta la punta Solano y bahía Solano o golfo Cupica, en cuyo extremo norte y al sur de la punta

Cruces o Peñita está Cupica, con uno de los mejores fondeaderos de esta costa, en cualquiera de sus partes; el arco es de playa de arena.

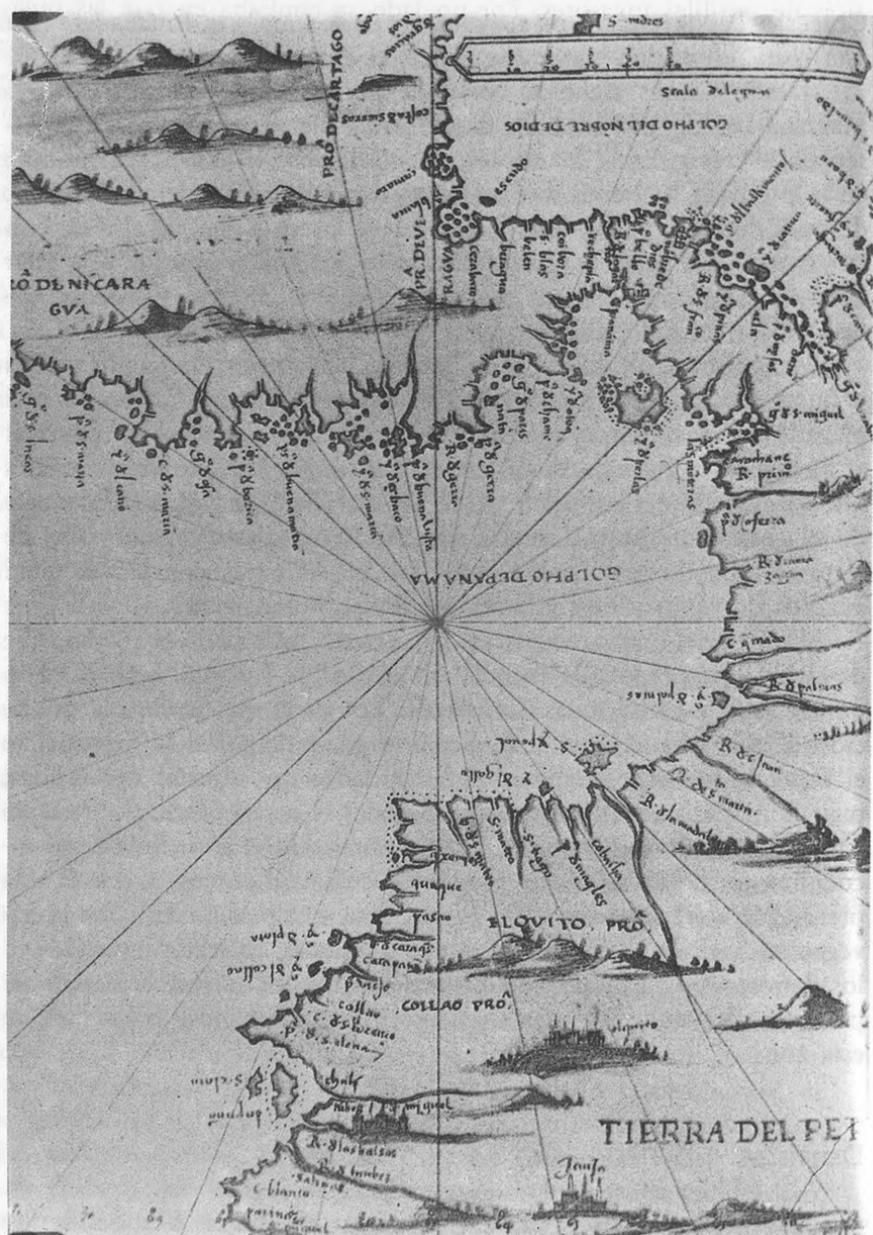
Desde Cruces sigue la costa en dirección noroeste hasta cabo Marzo, parecida a la anterior, despidiendo islotes y formando otra ensenada: Octavia. Entre los islotes y el continente el paso queda franco; en la ensenada las tierras son bajas con desembocadura de algunos ríos; después, hasta la punta Garachiné, vuelve la costa alta, escabrosa, con tres pequeñas ensenadas, pero la formada por esta punta vuelve a estar llena de manglares y bancos bajos que la hacen peligrosa y sólo se puede fondear cerca de las dos puntas que forman la ensenada.

A continuación, el golfo de San Miguel, muy visitado por piratas y bucaneros una vez atravesado el istmo del Darién. Esta zona está plagada de islas y rocas que deben resguardarse si se intenta penetrar al puerto de la Palma, situado en el único lugar libre de los manglares que forman las desembocaduras de los ríos Tuiza y Savanás. Bordeando el continente hasta Panamá siguen los manglares, a excepción de algunos mogotes junto a los ríos Chimán y Chepo, con la dificultad añadida de varios islotes y farallones cercanos a la costa.

Dentro del gran arco panameño, el archipiélago de las Perlas, que de algún modo tapona la entrada a la ciudad de Panamá. Está formado por 16 islas y varias rocas. La isla del Rey es la mayor, con la población de San Miguel, que se dedica a la pesca de perlas lo mismo que el resto de los pocos habitantes diseminados por algunas de las islas, pues la mayoría están prácticamente desiertas o son islotes. La rada de Panamá, aunque somera, es segura durante todo el año. En ella se encuentran todas las facilidades propias de cualquier ensenada, con la sola precaución de las mareas y las ondas. Este archipiélago dificulta la navegación hacia Panamá, por lo que son muchas las reglas indicadas en los derroteros para buques de distinto calado, pero ofrece la ventaja de poder recalcar en varias islas en tiempo de calmas, muy frecuentes en esta zona.

DEFENSAS

Las primeras posesiones de tierras en el Nuevo Mundo fueron acompañadas de algunas construcciones de tipo defensivo. Estaban orientadas a protegerse de los naturales del país más que de la incur-



Golfo de Panamá (Museo Naval, Madrid).

sión de posibles invasores. Por un lado se confiaba en que las bulas papales fueran obedecidas por las demás naciones y no enviasen agentes distorsionadores del orden establecido; por otro, se creía que la distancia y el desconocimiento del medio geográfico disuadirían de una travesía larga y peligrosa. La presunta sumisión a los dictados pontificios y el océano interpuesto eran casi las únicas protecciones con que contaba el Nuevo Mundo. La reforma protestante rompió una barrera ficticia, pues las demás naciones nunca reconocieron la validez de las bulas, y el tránsito por el océano estaba al alcance de cualquier buen navegante. La aparición del oro y productos comerciales apreciados propagados con entusiasmo inusitado abrió el apetito de muchos aventureros. Lo cierto es que los primeros piratas que aparecieron por la América hispana la encontraron totalmente desprotegida, y pasaron muchos años desde las primeras y sucesivas incursiones piráticas hasta que se fue organizando una tímida defensa. Prácticamente todo el siglo xvi. En la década de los veinte ya surcaban por él, lo hacían con asiduidad capturando buques y desolando costas. Ante la avalancha de piratas y corsarios se planteó el dilema de oponerles defensas estáticas o móviles. O fortalezas o armadas. Ambas tuvieron defensores y detractores. Las fortalezas eran más seguras y permanentes y además resultarían más baratas que alejar al enemigo de su objetivo persiguiéndole por los mares y defender más extensión de costa.

Pero es que, además, en 1579, don Luis de Velasco, virrey de Perú, después de que Drake hubiese penetrado en la mar del Sur, seguía confiando en una especie de defensa pasiva, y no sólo para su virreinato, sino para todas las Indias: aducía la lejanía, la ignorancia y los peligros, trilogía ya superada con creces²⁰.

Los pros y los contras de uno y otro sistema defensivo hicieron pensar que el problema no era de exclusión, sino de conjunción, y la solución no llegó hasta bien entrado el siglo xvii con la construcción de fuertes y murallas por un lado, y la organización de armadas permanentes en Indias, por otro.

Pero antes de estudiar el origen y desarrollo de dichas armadas, veamos por separado los prolegómenos defensivos, que duraron más de un siglo.

²⁰ P. E. Pérez-Mallaína Bueno, *op. cit.*, p. 205.

Defensas estáticas

Colón, ya en su primer viaje, erigió el fuerte de Navidad en La Española como signo de posesión de la tierra y para que sirviese de protección a los primeros residentes hispanos. No cumplió ninguna de las dos funciones. En el segundo viaje lo encontró desolado y sin habitantes. Después levantó la torre de la Isabela, que permaneció en pie algún tiempo. Más consistente fue el palacio-alcázar de Diego Colón en Santo Domingo. Éstas y alguna otra construcción defensiva planteada pero no ejecutada estaban ideadas para defenderse contra los nativos a la vez que servían de almacenes.

Las obras defensivas propiamente tales no se iniciaron hasta 1533 con la fortaleza de San Juan de Puerto Rico y, algo más tarde, en 1539, se levantó la fortaleza Vieja de La Habana, lugar de reunión de las flotas. En 1543 se comienza en Santo Domingo, puerta de entrada del Nuevo Mundo, una rudimentaria muralla.

Para llegar a construir estos simulacros defensivos, pues no puede dárseles otro apelativo, se precisó que la piratería desolase impunemente cuanto encontraba a su alcance, que era prácticamente todo el Caribe y Costa Firme.

Veamos: en 1522 se produjo el primer ataque a un navío de Santo Domingo²¹; en 1527 un barco inglés intentó comerciar fraudulentamente; en 1537 fueron atacadas Azúa y Ocoa en La Española y robadas dos naves en La Habana; al siguiente fue saqueada la ciudad; en 1543 fue depredada Santa Marta. Al siguiente le tocó a Cartagena, que fue arrasada; en 1552 los hugonotes devastaron las Antillas; en 1554 Santiago de Cuba fue tomada durante un mes, etc., etc.; y todavía se seguía confiando en la distancia y en el desconocimiento de las costas!

Con la penuria, porque siempre faltó dinero para la defensa, se inició otra vez la construcción de instalaciones de protección. En 1565 Meléndez Valdés levantó el fuerte de San Agustín en la Florida e instauró los presidios de San Mateo y Santa Elena; también se dotó de guarniciones a Santiago de Cuba y La Habana. En Cartagena se erigió

²¹ C. Fernández Duro, *La Armada Española desde la Unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1973, p. 202.

el fuerte del Boquerón y la trincheras de la Caleta y el Ahorcado, que resultaron ineficaces cuando Drake atacó la ciudad.

Estos establecimientos sólo podían defender las localidades donde estaban enclavadas, quedando a merced de los invasores todas las demás. Pero tampoco su protección fue efectiva. Cayeron una tras otra Cartagena y La Habana, consideradas las más importantes.

En la década de los 90 parece que se toma más en serio la protección de los territorios indios. Felipe II encargó a Juan de Tejada un plan más general de fortificaciones, para lo cual contó con el ingeniero técnico italiano Juan Bautista Antonelli, al cual debe atribuirse el proyecto. Antonelli ideó todo un rosario de fuertes diseminados por los lugares susceptibles de ser atacados. Construyó algunos que, bien por la escasez, bien por la endeblez de los materiales empleados, unos se arruinaron y otros no resistieron el ataque de los adversarios. Pero mucho de lo que se hizo después se tomó de sus diseños.

Defensas móviles

La defensa móvil, que debería haber estado constituida por armadas o flotas permanentes que patrullasen los mares respectivos, no existió hasta bien entrado el siglo XVII y aún entonces dejó flancos débiles, por estar las armadas dedicadas a otros menesteres que los estrictamente defensivos de las costas indias o por falta de efectivos, tanto materiales como humanos, según veremos en su momento.

Volviendo a indicar que los fuertes sólo podían defender un espacio pequeño y por la banda que tuviera instalados los cañones, no se supo ver entonces la ventaja que tiene una batería móvil sobre otra estática. La experiencia lo fue demostrando, pues fueron muchas las fortalezas abatidas por los disparos de los buques piratas, o burlados sus fuegos desembarcando fuera del alcance de los mismos y atacando por la espalda. Aparte de que siempre es mejor mantener al enemigo alejado del objetivo apetecido combatiéndolo con sus propias armas que cercando y bombardeando puertos y ciudades.

Si con la defensa estática se intentó poner coto a los ataques de piratas y corsarios, también aconteció lo mismo con la móvil. Los primeros y más repetidos asaltos a las embarcaciones indias se dieron entre Canarias, Azores y Cádiz. Para evitarlos o al menos disminuirlos,

la Armada del Océano destacó a esa zona una flotilla con el fin de esperar y acompañar después a los mercantes hasta Sanlúcar.

Pronto los piratas corsarios se dieron cuenta de que cada vez les era más difícil conseguir capturas en las proximidades de Europa, por lo que se aventuraron a llegar hasta el mismo Caribe, como hemos visto. Fue entonces cuando se organizó el sistema de flotas anuales. Todos los mercantes saldrían de la Península unidos y serían escoltados por buques de guerra hasta Santo Domingo, en cuyo puerto se separarían para los destinos respectivos: Cartagena, Honduras y La Habana; éstos últimos continuarían a Veracruz. Cada grupo iría acompañado por una parte de los buques armados. El regreso se efectuaba por la misma ruta, con los cambios impuestos por vientos y corrientes, hasta que en 1566 se impusiera la derrota por el canal de las Bahamas, y entonces el punto de reunión pasó a ser La Habana. Los gastos originados eran sufragados mediante un impuesto sobre mercancías transportadas, que variaba en relación con el número de buques de escolta o la cantidad de mercancía de cada expedición; es lo que se conoce como Armada de Avería, por llamarse así el impuesto con el cual se contribuía a pagar a los buques de escolta.

De este modo se intentó dar solución tan sólo a una parte del problema y por el lado más interesante a la monarquía y a los comerciantes: que se asegurase la llegada anual. Se optó por la ganancia rápida, sin querer ver que en el tiempo empleado en los viajes más la permanencia obligada en la Península las costas indias del flanco atlántico quedaban desprotegidas. En la Mar del Sur cambiaba un poco la situación, porque aunque los buques armados eran poco numerosos, nunca abandonaban sus costas. La ruta era del Callao a Panamá y viceversa. Esta armadilla es la única verdaderamente autonómica; los barcos se fabricaban en los astilleros de El Callao, Guayaquil o el Realejo, y allí permanecían. Por el contrario, algunos historiadores hablan de Armada Real de Indias al referirse a la de Avería²² o Armadilla de Honduras, cuando en realidad era una parte también de la de Avería. Los únicos buques armados con destino permanente en la fachada atlántica india fueron unas galeras, dos o tres, ubicadas en Cartagena²³,

²² Ha sido estudiada en profundidad por G. Céspedes del Castillo en «La Avería en el comercio de Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, 2, 1944, pp. 515-698.

²³ S. Zavala, «Galeras en el Nuevo Mundo», *Memoria del Colegio Nacional*, 3, tomo VIII, p. 120.

La Habana o Santo Domingo. En el año 1552 se enviaron algunos buques armados al Caribe y fueron destrozados por los temporales y los piratas.

Como las defensas estáticas no aseguraban la tranquilidad de las costas indias ni la flota de resguardo de la Carrera podía complementar durante mucho tiempo las deficiencias de las primeras, surgió la idea primero, y la formación después, de las Armadas Indianas: la de Barlovento y la de la Mar del Sur.

Capítulo II

FORMACIÓN DE LAS ARMADAS

LA ARMADA DE LA MAR DEL SUR

Primeros intentos de formación

El origen y las sucesivas vicisitudes de la Armada de la Mar del Sur están íntimamente relacionados con las incursiones periódicas de la piratería en dicha mar. Y casi siempre a posteriori, aunque en ocasiones se disponía de noticias con un adelanto considerable. La imprevisión en esta mar fue aún más incomprendible que en la del norte, puesto que con el Caribe inundado de piratas y corsarios fue una presunción temeraria seguir considerando la mar del Sur como una mar cerrada al resto del mundo, algo así como un *Mare Nostrum* español.

Si los españoles habían conseguido pasar a la misma por dos puntos distintos, los extranjeros podían hacer lo propio. Y como si fuera un calco, lo realizaron exactamente igual. John Oxenham, acompañado de ingleses y negros, atravesó el istmo de Panamá en 1575¹, como lo hicieran antes Alvarado y Pizarro, con la particularidad de que lo hicieron con algunas embarcaciones menores. Se apostaron en las islas de las Perlas a esperar algún navío procedente del Perú que llegaría desarmado, por no existir temor de presencia enemiga. Interceptaron precisamente el barco que transportaba el oro.

A raíz de este suceso, el virrey don Francisco de Toledo mandó construir dos galeras en Guayaquil. La primera ya había sido botada

¹ C. Fernández Duro, *op. cit.*, tomo II, p. 344.

cuando en 1578 Drake penetró, con general sorpresa, por donde lo había hecho Magallanes, por lo cual no debería haber sorprendido tanto. No era el primero y en Europa no se había olvidado, aunque hubiese pasado mucho tiempo. Pero la *Santiago*, que así se llamaba la galera que dio origen a la Armada de la Mar del Sur, no estaba pertrechada ni dotada de gente. Incluso fue necesario esconderla para que Drake no la capturara o incendiara. Pero antes de llegar allí había recorrido toda la costa anterior capturando buques, destruyendo otros y devastando las poblaciones. Después, sobre el cabo San Francisco se apoderó del navío que conducía el tesoro valorado en 360.000 pesos entre metales y mercancías. De momento la solución en previsión de nuevos ataques fue idéntica a la del Atlántico: hacer viajes conjuntos escoltados con buques armados. En consecuencia, el virrey don Francisco de Toledo propuso que le enviaran desde España tres o cuatro galeones. Se le contestó que los navíos se construyeran allí y acompañasen a las galeras existentes².

Mientras tanto se pensó en cerrar el estrecho, como así se hizo, con la construcción de dos fuertes, uno en cada lado; el encargado de realizarlo fue don Pedro Sarmiento de Gamboa en 1584, dotándolos de las guarniciones correspondientes. Pero las deficiencias de su construcción, la falta de aclimatación a las inclemencias del clima y la lejanía de centros habitados que posibilitasen su avituallamiento hicieron fracasar el intento. Por ironías del destino, algún superviviente que quedó fue recogido por quienes debían ser interceptados. Cavendish, concretamente, en 1587.

Pero el virrey Toledo pensó también en la defensa marítima y además de las dos galeras que mandó construir en Guayaquil requisó y compró algunos buques para armarlos³. Era una solución de emergencia de la cual hubo de echarse mano muchas veces, aunque no diese el resultado apetecido. Los mercantes artillados carecían de las condiciones necesarias para la función militar. Eran excesivamente anchos y débiles de costados para dejar más cavidad disponible. Los de guerra, por el contrario, debían ser estrechos, con las maderas reforzadas para

² P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987, p. 246.

³ D. León Borja, «Guayaquil y la Real Armada de la Mar del Sur, 1579-1624», *Tercer Congreso Venezolano de Historia*, I, 1979, pp. 239-298, p. 246.

resistir el impacto y necesitaban tablazones consistentes, con la ocupación de lugar y peso añadido, que soportasen los cañones propios y amortiguasen la vibración del disparo. La adecuación del conjunto tampoco era la misma. En los adaptados el emplazamiento de los cañones estaba condicionado por la estructura del buque. Todo ello repercutía directamente en tres aspectos fundamentales: operatividad del armamento, maniobrabilidad y velocidad del barco. A esto debemos añadir que en el virreinato faltaban cañones. No es extraño, pues, que en varias ocasiones se abandonase la persecución, como veremos en el capítulo correspondiente.

Si Toledo apostó por la Armada, y si hubiese seguido más tiempo, posiblemente la hubiese dejado bien dotada. Su sucesor don Martín Enríquez no participaba de ese entusiasmo. A una consulta que se le hizo desde España sobre si convenía seguir con la construcción de los buques proyectados, contestó con un informe bastante desafortunado: las galeras no eran tales, eran bergantines solamente y en el virreinato no había maderas de calidad. Aconsejó que se hiciesen en Nueva España o Filipinas. No sabía Enríquez que los barcos medianos eran más aptos para aquellas latitudes, y que las maderas de Guayaquil serían exaltadas por sus inmejorables condiciones. Al menos no pidió que se fabricasen en España, como sucederá varias veces después, desviando a otros destinos el dinero previamente aportado, siendo éste un mal menor, porque de haber enviado efectivamente los barcos, más de la mitad, si no todos, hubiesen perecido en las bravas aguas del estrecho de Magallanes, como acontecía con las flotas de los piratas que se aventuraban a cruzarlo.

Pero el informe fue evacuado al inicio de su mandato. Después debió cambiar de opinión, porque suya fue la orden de construir o rehacer el mayor barco construido hasta entonces en Guayaquil: el *San Pedro y San Pablo y el Apóstol Santiago*, que no fue terminado hasta 1586. Era de 400 toneladas y sirvió de almiranta durante 15 años⁴.

En el plazo intermedio entre la muerte del virrey Enríquez y la llegada del conde del Villar, la Audiencia gobernadora no abandonó la reconstrucción y artillado de buques. El nuevo virrey captó perfectamente la situación de penuria defensiva que padecía la mar del Sur.

⁴ L. A. Clayton, *Los Astilleros de Guayaquil Colonial*, Guayaquil, 1978, p. 38.

Desde España llegaron además noticias alarmantes: en Inglaterra se estaba preparando una nueva expedición con destino a la mar del Sur. Era la de Thomas Cavendish. Inmediatamente se dio la orden de construir tres buques en Guayaquil: un galeón y dos galeras. Como antes con Drake, la decisión fue tardía. Cuando llegó el anunciado enemigo con tres naves, no se habían terminado las obras de ninguna de las embarcaciones en construcción. Sin oposición fue desolando la costa y al llegar a Guayaquil utilizó los materiales preparados para reparar sus propios buques, quemando los sobrantes y una galera casi terminada. Mientras realizaba las obras fue atacado por los vecinos, sufriendo fuertes pérdidas compensadas después con la captura del galeón de Manila.

La insistencia en las trasnochadas galeras venía motivada por el desconocimiento del sistema de vientos reinantes en la mar del Sur. Se temían las calmas costeras cuando se navegaba hacia el norte, y no se había descubierto la derrota de retorno para la parte de afuera en dirección sur. Las galeras no fueron una buena solución porque, una vez construidas, permanecían inactivas por falta de condenados o esclavos. Por otro lado montaban muy pocos cañones, dos o tres, y los remeros restaban espacio para gentes de mar.

El caso es que en 1588 no disponía la Armada de la Mar del Sur de ningún buque de guerra. La flota seguía siendo convoyada por barcos mercantes armados adquiridos con anterioridad como única dotación. Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, quienes mejor han estudiado el tema, citan seis mercantes artillados⁵. Pero si la penuria de barcos era preocupante, no lo era menos la carencia de personal preparado. Al final de cada viaje las tripulaciones eran despedidas, quedando tan sólo un retén para custodiar los barcos que había en puerto. Cada nueva expedición, del tipo que fuese, debía hacer un nuevo reclutamiento, con la pérdida de tiempo correspondiente y la falta absoluta de práctica, pues las personas solían ser distintas. Los viajes a Arica o Panamá se podían preparar con tiempo y sin obstáculos; pero si se trataba de enfrentarse directamente al enemigo la cosa era distinta. Los embarcados tenían poco que ganar y bastante que perder.

Los barcos disponibles en tiempos del virrey don García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, eran los galeones *San Pedro* y *San*

⁵ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 258.

Pablo y el *Apóstol Santiago*, de 400 toneladas y 32 cañones, que hacía de capitana; el *San Andrés*, de 300 toneladas y 28 cañones, la almiranta; y otras menores, también galeones, como el *San Francisco*, el *Nuestra Señora del Rosario*, el *San Jerónimo* y el *San Justo*, y una galizabra de 14 cañones. Con estas fuerzas el virrey se consideraba seguro y pensaba que servirían de persuasión al enemigo.

No sucedió como el virrey creía. Pronto se supo que por el Brasil navegaban cuatro navíos hacia el estrecho, uno de ellos un galeón tripulado por 500 hombres, presumiblemente bien preparados, como eran todos los que se dedicaban a la piratería. Era Richard Hawkins, que consiguió pasar con un solo buque, el *Dainty*, de 300 toneladas y 20 cañones de grueso calibre y otros menores. Como no se le esperó en las proximidades del estrecho, consiguió reforzarse con varios barcos capturados en Valparaíso, desde donde llegaron las primeras noticias de sus andanzas por la mar del Sur. Se preparó una expedición para interceptarles el paso compuesta de dos galeones y tres pataches, con un total de 500 hombres. Después de un encuentro infructuoso cerca de Cañete, a causa de una tormenta que desbarató la formación española causándole serios desperfectos, Hawkins se dirigió hacia el norte sin acercarse a ninguna población hasta la bahía de Atacames, donde fue derrotado y capturado después de tres días de intensa lucha. Era la primera vez que la Armada había dado su fruto.

La victoria sobre Hawkins debería haber prestigiado la Armada, pero no fue así. Pensando que el escarmiento dado al inglés serviría de ejemplo se desmantelaron dos buques y se vendieron. Quedaban en servicio tres galeones, uno de ellos el *Dainty*, y una galizabra.

Consolidación

La victoria sobre Hawkins no produjo el efecto esperado. Al contrario, se organizaron nuevas expediciones a la mar del Sur y más poderosas que las anteriores. Ahora no se trataba de individuos aislados, eran verdaderas formaciones bien equipadas, protagonizadas por los holandeses, quizá con la finalidad de aliviar la presión que se ejercía sobre su metrópoli. Ante estas noticias, el virrey don Luis de Velasco, el mismo que vendió los dos barcos, se vio obligado a reforzar la Armada con la compra de dos nuevos para sustituirlos, y ordenó la construcción de otros dos. No será la única vez que se encarguen los bu-

ques por parejas y con idéntica finalidad: uno para capitana y el otro para almiranta, acompañados de alguna embarcación menor con el fin de aprovechar los materiales sobrantes.

La primera expedición holandesa entró en la mar del Sur en septiembre de 1599 al frente de Simón Cordes, y estaba compuesta de cinco naves y 500 hombres. Atacados por los araucanos se internaron en el mar camino de Oriente⁶.

Como el estrecho estaba libre, otro contingente de holandeses compuesto por cuatro unidades al mando de Oliver Van Noort pasó por él a principios de 1600 y tomó el mismo derrotero, por lo cual no fueron avistados por la Armada, que salió a su encuentro al mando de don Juan de Velasco, quien siguió viaje hasta Nueva España, donde pereció el *San Andrés*, que hacía de capitana, con toda su gente, más de 500 hombres incluido don Juan de Velasco.

Ante esta sensible pérdida y el temor a nuevas expediciones se activó la construcción del galeón que estaba en obras, el *Jesús María*, de 600 toneladas y 30 cañones, el cual estaba terminado en 1602, lo mismo que la reparación del *Visitación*, nuevo nombre del *Dainty* que se había capturado a Hawkins. En 1604 pasó por el astillero de Guayaquil el *San Pedro y San Pablo y el Apóstol Santiago* para repararlo.

Al finalizar el mando don Luis de Velasco disponía la Armada, según su relación, de un galeón de 600 toneladas, el *Jesús María*; dos de 400, el *Nuestra Señora de las Mercedes* y el *San Pedro y San Pablo*, y otro de 250, el *Visitación*. Habla también de lo importante que es disponer de los hombres en cualquier momento: «si no es teniéndolos prendados no se hallan al tiempo de necesidad»⁷. Según su opinión, «la Armada es importante en todo momento para mantener el prestigio y la tranquilidad aunque no haya certeza de amenaza».

Pero había informaciones de que los holandeses no cejarían en el empeño, por lo que al marqués de Montesclaros le parecieron insuficientes los barcos disponibles y ordenó que se construyeran otros dos: el *San José*, de 400 toneladas y 32 cañones, y el *Santa Ana*, de 350 toneladas y 30 cañones, pero portaba tan sólo 10, por carecer de ellos en el virreinato.

⁶ L. A. Clayton, *op. cit.*, p. 39.

⁷ D. León Borja, *op. cit.*, p. 258.

La siguiente expedición fue la de Horis von Spielbergen, en 1615, con seis navíos. Éste ya no se internó en la mar del Sur, sino que siguió por la costa, según las certeras informaciones que habían llegado al Perú. Incomprendiblemente, como en todos los casos anteriores, no se le esperó a la salida del estrecho donde llegaría debilitado y con desperfectos. Ni siquiera se envió una formación en condiciones. El virrey prefirió que la plata llegase a tiempo y dividió los pocos efectivos: tres galeones para acompañar la flota y dos para enfrentarse al invasor: el *San José* y *Santa Ana* recién terminados.

Speilbergen, después de derrotarlos, estuvo a punto de hacer dos presas importantes: el galeón de la plata y el que transportaba al príncipe de Esquilache, que iba a hacerse cargo del virreinato. Si la Armada hubiese operado junta y en lugar adecuado, la solución podría haber sido distinta.

Esquilache, consciente de las deficiencias de la Armada y con la experiencia vivida, se apresuró a dotarla de más embarcaciones y mantener una fuerza de hombres permanente mediante el sistema de asiento, que a su juicio resultaba más rentable. Su intención fue construir dos galeones y una galera. Sin embargo, sólo se realizó la de un galeón, el *Nuestra Señora de Loreto*, de 900 toneladas y 44 cañones, y el patache *San Bartolomé*, de 150 toneladas y 8 cañones. Como en otras ocasiones, recurrió a la compra de mercantes como el *San Felipe* y *San Pelayo*, que fue adaptado con 16 cañones.

La aportación de Esquilache a la Armada fue quizá la más importante por la dotación humana de los buques. Al hacer su relación aporta también el número de artilleros, marineros y grumetes de cada buque, más los oficiales de primera plana, pero no dice cuáles ni cuántos. Dejó la formación siguiente: capitana, *Nuestra Señora de Loreto*, 900 toneladas, 44 cañones, 44 artilleros, 60 marineros, 16 grumetes; almirante, *San José*, 400 toneladas, 32 cañones, 32 artilleros, 50 marineros, 12 grumetes; galeón *Jesús María*, 600 toneladas, 30 cañones, 30 artilleros, 50 marineros; galeón *San Felipe y Santiago*, 16 cañones, 16 artilleros, 24 marineros, 10 grumetes; patache *San Bartolomé*, 150 toneladas, 8 cañones, 8 artilleros, 10 marineros, 8 grumetes; patache *San Francisco*, 8 cañones⁸.

⁸ *Ibidem*, p. 262.

Parece que el sino de la Armada jugara en contra de la defensa de aquellas costas. Si Esquilache decía que el sistema de asientos había dado buen resultado, el marqués de Guadalcazar se empeñó en terminar con él en marzo de 1624, precisamente cuando se preparaba en Amsterdam la mayor expedición holandesa. Fue espiada y denunciada; el virrey, al ser informado, tomó la decisión de construir un nuevo galeón en Guayaquil, que por la premura de tiempo no pudo llevarse a efecto. Si suprimió el sistema de asientos, este buque lo contrató a un particular volviendo a la tradición anterior a 1600. Para la defensa de El Callao ordenó que se fabricasen varias barcas en el propio Callao. Aunque no disponían de cañones suficientes, parece que dieron buen resultado en la defensa de la plaza.

La expedición en cuestión se compondría de once embarcaciones, sufragadas por la Compañía de la India Oriental y la comandaría Jacques de L'Hermite, con la intención de capturar alguna población cercana a Arica, fundar allí una colonia y desde ella interceptar los envíos de la plata. Las noticias resultaron ser exactas. Pasaron a la mar del Sur 11 embarcaciones, 7 de 600 a 400 toneladas y 4 de 200 a 100 toneladas, con 1.637 hombres, y portaban un total de 294 cañones. La Armada que había dejado Esquilache sólo disponía de 155 cañones. Desde primeros de febrero, que llegaron a las islas de Juan Fernández hasta el 7 mayo, cuando se presentaron ante El Callao, su existencia había sido desconocida, aunque desde Arica habían perseguido al galeón que conducía la plata. El virrey, a pesar de las noticias, optó por que saliese puntualmente la remesa de aquel año y dividió las de por sí débiles fuerzas. Con la flota mandó al *San José* y al *San Felipe y Santiago*. En El Callao quedaron *Nuestra Señora de Loreto* y el patache *San Bartolomé*.

La desventaja era manifiesta. Los holandeses pusieron sitio a El Callao y lo mantuvieron durante tres meses, con la perturbación siguiente del comercio y otros muchos inconvenientes. Quemaron muchos buques mercantes. El *Nuestra Señora de Loreto* se salvó porque fue escondida detrás de los mercantes muy próxima a tierra. Atacaron varias localidades para abastecerse y sólo se alejaron por la muerte de L'Hermite. En su derrota hacia el norte siguieron visitando poblaciones, entre ellas Guayaquil, a la que prendieron fuego, incluido el astillero en el cual se estaba fabricando el galeón *San Diego*⁹.

⁹ C. Fernández Duro, tomo IV, pp. 33-37.

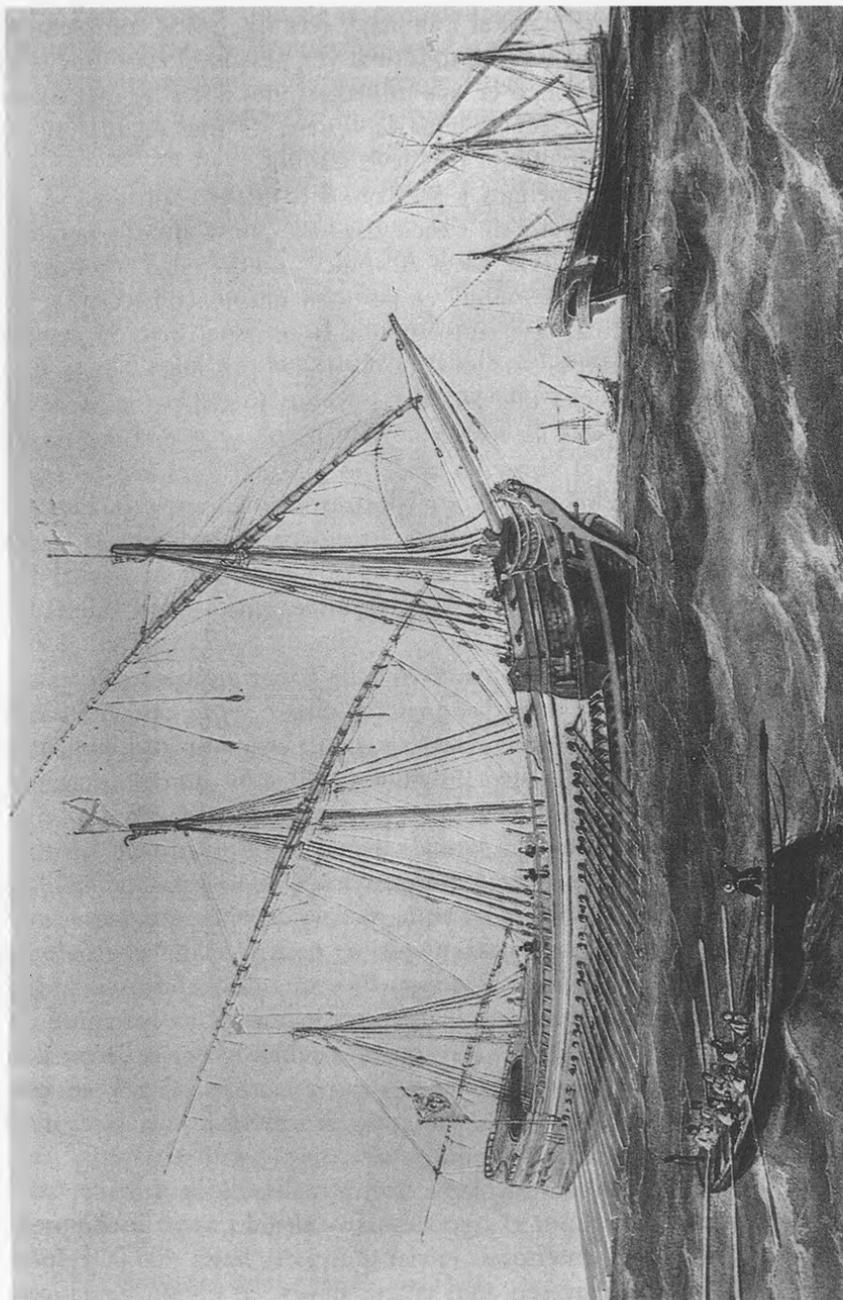
Si en Europa funcionaba el espionaje, ¿era tan difícil complementarlo desde Buenos Aires y sobre todo una vez pasado el estrecho? ¿No era mejor esperar al enemigo en sus inmediaciones antes de que tuviese tiempo de reponerse? ¿O se tenía la certeza de que seguiría el camino de Oriente sin intentar el más leve ataque?

Una vez pasado el peligro y analizados los daños sufridos, se insiste en la necesidad urgente de contar con una fuerte armada para defender las costas desde el sur hasta Acapulco. Lo que llamaríamos las fuerzas vivas del virreinato, desde el virrey al último comerciante, estaban dispuestas a colaborar con empréstitos e impuestos. El conde-duque de Olivares tampoco se amilanó y ofreció por medio de la Junta de Guerra nada menos que 18 buques y una fuerza permanente de 3.000 hombres. Después se rebajó a 10 galeones y 4 embarcaciones menores. Se pidieron al virrey en adelanto 600.000 ducados. Se nombró al conde de la Puebla para que organizase y dirigiese la incautación o contratación de los galeones necesarios y reclutase la gente adiestrada necesaria. Entre el virreinato y el Consulado de Sevilla habían adelantado más de 713.000 ducados, superando la cifra inicial solicitada.

Después de todos los preparativos y de haber requisado 12 galeones, y, cosa muy importante, disponer del dinero, cuya carencia había sido siempre esgrimida como pretexto para denegar solicitudes anteriores, la expedición no se realizó. El dinero y algunos barcos se utilizaron en el ataque y posterior rendimiento de la ciudad de Breda.

Durante algún tiempo la Armada siguió disponiendo de los mismos buques que tenía cuando L'Hermite atacó El Callao. En 1628 se incorporó el galeón *San Diego del Milagro*, que entonces estaba en quilla. Pero los demás eran demasiado viejos, teniendo que desmantelar alguno, como el *San Felipe y Santiago*. El virrey Chinchón dictó una serie de disposiciones: que no se construya ningún buque mercante sin permiso y cuando se obtenga será con la condición que se le puedan adaptar de 10 a 12 cañones; y que se construyan seis galeras, aunque al final de su mandato sólo se había terminado una, con la cual se hizo un viaje de prueba que resultó satisfactorio.

A pesar de su ambicioso plan de ampliación de la Armada, aunque fuese problemático por el tipo de barco elegido, cayó incomprensiblemente en errores anteriores: enviar a España hasta 400.000 ducados para que se construyesen aquí cuatro naves. Se olvidó demasiado



Galeazas de finales del siglo XVII, tomadas de un modelo existente en el Museo de Venecia (Rafael Montleón, Museo Naval, Madrid).

pronto lo ocurrido con el dinero que se había adelantado otras veces. En ésta, la mitad ni siquiera llegó, se quedó en Panamá para otros usos. Ya sin dinero se reenvió a Perú a su emisario don Cristóbal de Avenidaño con el encargo de que la construcción se efectuase allí, porque si se enviaban las embarcaciones desde España llegarían maltrechas por las dificultades de la travesía¹⁰. Tampoco esto era nuevo.

El virrey tuvo que recurrir a la compra de barcos mercantes, confiando a uno de ellos la importante misión de almiranta, y volver a la construcción de galeras en el Callao, que necesariamente habían de ser pequeñas, porque aquel astillero no reunía condiciones para la realización de grandes embarcaciones¹¹. Mantuvo a duras penas los barcos existentes a base de muchas reparaciones y un número respetable de hombres, que ya no eran despedidos al terminar los sucesivos envíos de plata.

Después de los dos grandes desengaños de los virreyes Guadalcazar y Chinchón, quienes se quedaron sin dinero y sin barcos, comienza la mejor y paradójicamente última etapa de una Armada estable. Pérez-Mallaína y Torres Ramírez la denominan época de las grandes construcciones navales¹². Se inició con el mandato del virrey Mancera, uno de los pocos altos mandatarios del Perú que poseía algunos conocimientos marítimos. Inspeccionó los arsenales y buques, los cuales encontró en estado calamitoso y las galeras no las consideró aptas, por las mismas razones que hemos apuntado en otras ocasiones.

No había ninguna embarcación en estado satisfactorio. El *San Diego del Milagro*, capitana, era demasiado viejo y sus condiciones marineras y artilleras nunca habían sido buenas por haberse iniciado su construcción como mercante. A la que había sido almiranta le sucedía lo mismo. Su examen condujo al intento de desmantelamiento del primero y a la decisión de fabricar dos nuevos que desempeñasen mejor ambas funciones. Después de muchas vacilaciones sobre el lugar de construcción, se dudaba entre Guayaquil y Pueblonuevo en Panamá, y habiendo elegido el último, la obra se llevó a cabo en el primero. El tonelaje también fue objeto de discusión y se optó por el mayor posi-

¹⁰ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 275.

¹¹ D. León Borja, *op. cit.*, p. 262.

¹² Pérez-Mallaína Bueno, *op. cit.*, p. 278.

ble: de 900 a 1.000 toneladas la capitana y de 800 a 900 la almiranta. Esta última decisión no pudo ser más desacertada y precisamente por los dos motivos aducidos como propicios, que luego resultaron erróneos: la falta de bajos en las costas que debían recorrer, y la mejor maniobrabilidad. Los bajos hemos visto en el primer capítulo que eran abundantes y la maniobrabilidad siempre es mejor en un buque pequeño que en uno grande, como hemos indicado también; el tiempo se encargó de demostrarlo precisamente con estas dos embarcaciones y otras que las siguieron.

Las medidas se tomaron del galeón *Nuestra Señora de Loreto*, aumentándolas a proporción del mayor tonelaje, que se sobrepasó en 200 toneladas del máximo proyectado la capitana, y la almiranta lo igualó. Estos errores eran frecuentes al tratarse de artesanos. La construcción se prolongó dos años y en el primer viaje ya hicieron agua por varias partes. A pesar de esa contrariedad fueron muy alabados y comparados con los mejores del mundo por el virrey Mancera¹³. Las continuas reparaciones a que fueron sometidos duplicaron casi su coste originario; pero además necesitaban tripulaciones que no estaban disponibles, por lo que navegarían alternativamente, con lo cual se reducía el potencial de la Armada casi a la mitad. La alternancia no duró mucho, pues la capitana, el *Jesús María (II)*, se hundió en unos bajos en la punta de Chanduy el 25 de octubre de 1564.

La Armada quedó reducida a dos galeones y varias embarcaciones pequeñas. Seguían en el puerto de El Callao las galeras consumiéndose solas porque ningún virrey se comprometió a utilizarlas para el envío de remesas, a pesar de que fueron construidas con esta finalidad, y en las subastas nadie igualaba el precio de su coste. No quedaba más solución que volver a construir otros nuevos bajeles, pues los mercantes, además de caros, no se podían acondicionar bien.

Como en varias ocasiones anteriores, se encarga una pareja, porque el *Santiago* necesitaba continuas reparaciones. Las dimensiones en principio serían inferiores a las de los dos últimos, 700 y 750 toneladas, aunque el proyecto sobre pasó a lo permitido por las autoridades peninsulares, que no querían buques superiores a 500 toneladas porque convenía a las características de la navegación de la mar del Sur. Al

¹³ *Ibidem*, p. 282.

término de la ejecución el tonelaje de ambas resultó ser de 850 toneladas. Recibieron los nombres de *San José (II)* y *Nuestra Señora de Guadalupe*, y se incorporaron en 1659 doblando sólo en apariencia el potencial de la Armada, porque pronto comenzaron a resentirse y a hacer agua, pero se mantuvieron durante mucho tiempo a base de reparaciones y continuas carenas. Hasta 1689 no se fabricaron más buques. En caso de extrema necesidad se recurrió a la compra de mercantes según era la práctica habitual.

Y ya es hora que expliquemos las causas del fracaso de la construcción de los cuatro grandes buques, y de algunos más. El gran tamaño les hacía rozar los bajos, más numerosos de lo que se creía entonces, como ya hemos indicado. Pero esto era evitable con un mejor conocimiento de las costas y con el empleo, en caso de duda, de sondas. Pero el mayor error consistió en la urgencia de su fabricación. Los virreyes trataban de solucionar lo mejor que podían los problemas inmediatos. Cuando necesitaban buques mandaban cortar la madera estrictamente necesaria, con el fin equivocado a medio plazo de ahorrar gastos, e inmediatamente se comenzaba a trabajar en la construcción. Ninguno tuvo la precaución de mantener tablazones en depósito con la cura necesaria, por lo que siempre las maderas empleadas estaban verdes y se deformaban con rapidez. Éstas y otras deficiencias, que hemos ido anotando en el desarrollo de la exposición, son de sentido común, pero incomprensiblemente no se tenían en cuenta.

Dificultades de subsistencia

En 1668 la Armada contaba tan sólo con *Nuestra Señora de Guadalupe* como capitana, *San José (II)* como almiranta y el patache *San Lorenzo*. Cuando la urgencia lo exigía se acompañaban con mercantes armados y algunas pequeñas lanchas. Los virreyes, para ahorrar gastos, volvieron a la vieja costumbre de licenciar a los hombres al final de cada viaje. Así lo hicieron Castellar y Liñán y Cisneros. La capitana y la almiranta conservaban menos de la mitad de las tripulaciones; los que habían tripulado los buques particulares eran licenciados en su totalidad, aunque por esas fechas corrieron continuos rumores, no confirmados, de la presencia nuevamente de ingleses por aquellas costas.

Pero a partir de 1680 los rumores se convirtieron en realidad. Una nueva oleada de visitantes foráneos, ingleses y franceses, asolaron las

costas, y no había fuerza que oponerles. Se les dio el nombre de filibusteros. Procedían del Caribe y pasaban a la mar del Sur por el istmo o por el estrecho indistintamente y, sin disponer de grandes flotas o potentes barcos bien artillados, consiguieron infundir pánico en las poblaciones. Los comerciantes no creían ni en la Armada, por lo que se abstenerían de confiarle sus caudales.

Los primeros cruzaron por el Darién en 1680, en número aproximado de 300. Con pequeñas canoas atacaban las poblaciones y los indefensos mercantes, de los cuales se apoderaban para utilizarlos después en lugar de sus débiles embarcaciones. En mayo de 1680 bloquearon Panamá y capturaron cinco buques mercantes, incluida una fragata que conducía el situado: 52.000 ducados. Parece que llegaron a conseguir un cuantioso rescate antes de retirarse.

Enterado el virrey Liñán y Cisneros, organizó a toda prisa una flotilla de mercantes artillados, porque los galeones de la Armada, además de inadecuados para perseguirlos, estaban en reparación. Recorrió la esquadrilla todo el litoral hasta Panamá, sin encontrar rastro de los nuevos piratas; éstos estaban refugiados en la isla Gorgona. Sucesivas salidas no consiguieron localizarlos, pero ellos seguían con sus capturas y saqueos de poblaciones: 24 embarcaciones en las costas de Chile y Coquimbo, la Serena, Ylo, etc., supieron los efectos de su presencia. El jefe de todos ellos era Bartolomé Sharp, quien consiguió pasar al Atlántico por el sur y llegar a Inglaterra, donde sus narraciones animaron a otros a seguir el mismo camino.

Hubo dos años de tranquilidad, y en 1684 ya había pasado a la mar del Sur un contingente de cuatro embarcaciones con otra diferencia: iban bien armadas y equipadas. El Darién también sirvió de trampolín para otras muchas bandas. Volvió a cundir el pánico, y aunque el virrey duque de la Palata consiguió poner a flote los buques de la Armada *San José (II)*, *Nuestra Señora de Guadalupe*, el patache *San Lorenzo* y algunos mercantes artillados, la operatividad resultó ser nula. Los piratas consideraban que no tenían suficiente fuerza para hacerle frente y la Armada tampoco consiguió destruirlos. Una vez que fueron avistados en las islas del Rey, se fugaron con entera comodidad. Pérez Mallaína y Torres Ramírez atribuyen la inoperancia a la falta de conocimientos marineros del general Palavicino, cuñado del virrey¹⁴. Un

¹⁴ *Ibidem*, pp. 304-305.

inoportuno accidente dejó la Armada, ya casi inexistente, reducida a la mitad: el *San José (II)*, la capitana, voló por los aires con toda la tripulación, más de 400 hombres y los mejor preparados.

Ante tan lamentable situación se confió la defensa al corso español, no permitido antes y que ahora, organizado en una compañía, Nuestra Señora de la Guía, consigue con tan sólo tres mercantes armados y en muy poco tiempo limpiar de piratas la mar del Sur. El éxito fue debido a la profesionalidad de sus capitanes, los vizcaínos don Dionisio López de Artunduaga y don Nicolás de Igarza, lo que demuestra palpablemente que no eran sólo los barcos lo que fallaba en la Armada.

El duque de la Palata gastó ingentes sumas en acondicionar los galeones de la Armada, incautar mercantes y mantener un estado de fuerza de hombres, sin lograr absolutamente nada, más otras cantidades que envió a España y 150.000 pesos a Buenos Aires, para la compra de buques, quedándose, como era costumbre, sin unas y sin otros.

Con la voladura de la capitana sólo quedaba un buque mayor, el *Ntra. Sra. de Guadalupe*, cuyos muchos años la hacían casi inservible, y por ello la defensa recayó sobre tan menguada fuerza. Como la experiencia de mandar dinero fuera del virreinato para conseguir buques había resultado siempre funesta, el nuevo virrey vio claro que debía depender de sus propios medios. Pero ni esto le fue posible por carecer de numerario, y acudió a los más interesados en mantener el mar limpio de piratas, los comerciantes. Éstos ofrecieron construir a su costa dos buques de 800 toneladas y 40 cañones y un patache¹⁵.

La nueva Armada quedaba formada con esos tres barcos bautizados con los nombres de *Santísimo Sacramento*, capitana, *Ntra. Sra. de la Concepción*, almiranta, y *Santa Cruz*. El comercio compró también la fragatilla *San Miguel* más el mercante armado *Jesús, María y José*, que se había adquirido mientras se fabricaban los anteriores. El precio de las nuevas embarcaciones fue elevado: 300.000 pesos, pero de haberlas encargado la Real Hacienda, hubiesen costado 100.000 más.

Esta Armada, compuesta de cinco bajeles, no infundió confianza a los comerciantes ante el anuncio de una expedición francesa. Pensa-

¹⁵ R. Caracuel Moyano, «Los mercaderes del Perú y la financiación de los gastos de la Monarquía, 1650-1700», *XXXV Congreso Internacional de Americanistas*, 4, 1966, pp. 335-343, p. 341.

rían, lógicamente, que si ellos habían contribuido con tres buques, la Corona debería haber aportado por lo menos otros tantos. La no presencia gala por la mar del Sur hizo posible el envío de la flota a Panamá.

Modificaciones del siglo XVIII

El primer cambio significativo se da precisamente con el inicio del siglo: la penetración pacífica de buques franceses en la mar del Sur.

Nuestros vecinos del norte siempre habían ambicionado las, para ellos, míticas riquezas del Perú. Crearon incluso a finales del siglo XVII la Real Compañía de la Mar del Sur. Generalmente fueron bien recibidos por la población de aquellas costas, a excepción del consulado de Lima. La entronización de Felipe V les facilitó el camino. Reales órdenes obligaban a las autoridades virreinales a colaborar con ellos, considerándolos como salvadores de la monarquía contra los ingleses y holandeses, específicamente contra quienes practicasen el corso. Después la realidad demostró que se dedicaban más al comercio ilícito que a la colaboración en la defensa. Pero no hacían falta reales órdenes. Algunas autoridades indias, entre ellas el propio virrey, les debían el nombramiento y se prestaban al contrabando¹⁶. Una vez que se les mandó expresamente perseguir a los corsarios ingleses no pudieron o no quisieron encontrarlos. Sólo en 1712 acudieron a la defensa del Callao 12 de estas embarcaciones, pero gracias a la recompensa prometida.

¿Y la Armada? Estaba totalmente abandonada aduciendo que eran muy costosas las reparaciones e inapropiados sus buques para la persecución del enemigo. Este descuido, posiblemente intencionado, propició la interceptación y captura de los galeones por los ingleses en la isla de Barú en 1607 y la toma de Guayaquil en mayo de 1709.

Esta situación no iba a durar mucho; la guerra terminó y a la muerte de Luis XIV Felipe V no fue admitido a la sucesión, con lo que las cosas cambiaron radicalmente, de la permisibilidad culposa se pasó a la persecución en toda regla. Como la Armada no estaba en

¹⁶ P. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 315.

condiciones para llevarla a cabo con éxito, se buscó la colaboración precisamente de un francés: Juan Nicolás de Martinet, ya al servicio del monarca en Europa. El nuevo asiento estipulaba la obligación de expulsar del Perú a todos los extranjeros, incluidos, naturalmente, los franceses. Recibiría 10.000 pesos mensuales y la mitad del valor de los barcos apresados hasta 4.000.000. Cuando las capturas sobrepasasen ese valor, la comisión se reduciría a un tercio.

La empresa era demasiado importante para una economía particular, pues en el convenio Martinet se comprometía a aportar tres embarcaciones de 600 toneladas, cuyo precio en el mercado fue de 70.000 pesos, más las pagas de las tripulaciones, dependiendo la amortización de hipotéticas capturas. De ahí que contase con socios, franceses también y muy allegados al regente. Por eso no es de extrañar que pronto comenzasen las desavenencias entre Martinet y las autoridades españolas. Después de las primeras presas, galas precisamente, y recuperada la inversión, surgieron otra vez las acusaciones de contrabando los enfrentamientos entre tripulantes españoles y franceses, llegando éstos últimos incluso a amotinarse.

Hasta las tripulaciones estaban mal alimentadas y eran menores de las necesarias para el tonelaje de los buques, con el fin de aumentar la ganancia.

La expedición salió de Cádiz el 16 de diciembre de 1716 y estaba formada por el *Conquistador*, de 64 cañones; el *Triunfante*, de 54 cañones; la *Peregrina*, de 48; y otro aportado por el rey, *Ntra. Sra. del Carmen*, de 60, mandado por el español Bartolomé de Urdinzu. Sólo el *Conquistador* y el *Triunfante* consiguieron pasar el estrecho de Magallanes y apresar seis embarcaciones que cogieron desprevenidas en Cobija y Arica¹⁷. Estaban a media carga, pero aun así fueron valoradas en 2.839.672 pesos.

Al iniciarse las discrepancias entre las autoridades indias y Martinet, el virrey temió una estratagema desagradable en connivencia de éste con los tripulantes de los barcos capturados. No en vano un oficial de Martinet se había puesto en contacto con ellos. La posible sublevación fue cortada de raíz y los embarcó en dos de los bajeles apresados, el *San Francisco* y la *Fidela*, con destino a Europa y la obligación

¹⁷ *Ibidem*, p. 322.

de entregar los barcos a la llegada. Como garantía, algunos beneficiarios de sus precedentes actividades depositaron 100.000 pesos, recuperados al ser cumplido el compromiso.

Pero quedaban las tripulaciones de Martinet, que protagonizaron la revuelta arriba indicada al obligarles a salir en persecución de unas embarcaciones que merodeaban por Chile. Aunque fueron sometidos en las propias embarcaciones por mandato de sus jefes y el enfado de unos pocos que giraron hacia ellos los cañones de los buques, también éstos fueron repatriados con Martinet al frente en el *Conquistador* y el *Triunfante*¹⁸. Esto sucedía en marzo de 1719. En enero del año siguiente llegó Urdinzu con dos fragatillas que habían capturado en el Río de la Plata y sin su buque *Ntra. Sra. del Carmen*, con el cual había fracasado dos veces en el paso del estrecho.

Con Urdinzu llegó también una real orden dictada en 1718 mediante la cual se reorganizaba la Armada de la Mar del Sur. El cambio, aparentemente mínimo, tuvo gran trascendencia, pues le quitaba la autonomía absoluta que había tenido durante toda su azarosa historia y quedaba en la práctica incorporada a la Real Armada de España. Además de instaurar nuevos mandos y modificar sus atribuciones, todos los cargos serían nombrados desde Madrid, con lo cual le quitaba a los virreyes esta prerrogativa de la cual usaron y abusaron en favor de sus deudos, aunque fuesen incompetentes para la marina¹⁹.

Además de los empleos de intendente, contador, tesorero, etc., se adoptaron los nuevos nombres de la jerarquía de marina: capitán de navío, ídem de fragata, teniente de navío, ídem de fragata. Los buques también sufrieron modificaciones, como veremos en el capítulo correspondiente. No todo quedaba en cambios de denominaciones; fueron fijados nuevos sueldos que oscilaban entre 4.000 y 1.000 pesos. Pero no podía haber armada sin buques. La Nueva Armada quedaba constituida con los viejos *Concepción* y *Sacramento*, como capitana y almiranta, respectivamente, y la *Peregrina*, el único barco de Martinet que quedó en la mar del Sur, más las presas *San Miguel*, de 34 cañones, *San Antonio de Padua*, de 32, *San Francisco Javier*, de 32 cañones, y dos fragatillas, *San Francisco* y *Danicant*. El nuevo comandante general fue

¹⁸ *Ibidem*, p. 324.

¹⁹ *Ibidem*, p. 325.

Urdinzu, y don Blas de Lezo su segundo. Al poco tiempo Lezo sustituyó a Urdinzu. Sus tripulaciones eran insuficientes y se reducían a los hombres llegados con Urdinzu y algunos españoles de los buques de Martinet. Los franceses todos habían sido repatriados.

La formación parece bien dotada de barcos y cañones, pero la capitana y la almiranta habían sido desechadas al poco de su reconstrucción, y las demás eran viejas e inadecuadas. Ésa fue al menos la disculpa para no enfrentarse a cinco embarcaciones francesas que pusieron cerco al Callao.

Como la piratería no cesaba, el nuevo virrey, marqués de Castelfuerte, dio vía libre al corso particular que, quizás con peores barcos pero contando con arrojo propiciado por el interés de la presa, fue más eficaz. Otra razón de su éxito consistió en esperar a los intrusos en las proximidades del estrecho, donde los barcos llegaban desmantelados y la tripulaciones cansadas, ventajas que no utilizó nunca la Armada. Las detenciones se sucedían y el contrabando comenzó a decaer coincidiendo con la apertura de rutas terrestres hacia el Atlántico, en especial al mar del Plata, evitando los peligros del estrecho.

Declive y desaparición

Si la Armada de Barlovento tuvo un acta de fundación y otra de defunción, la de la Mar del Sur careció de ambas. El inicio de su actuación se debió a las necesidades de defensa de los galeones de la ruta hacia la Tierra Firme. La falta de actividad de esa flota por la ruina de las ferias de Portobelo causó también la muerte, por inanición, de la Armada. La década de los años 20 fue calamitosa en todos los aspectos; si no había feria, no había ganancias y sin éstas, no había aportaciones de los comerciantes a los gastos de la Armada.

No obstante, el virrey Castelfuerte intentó reorganizarla carenando la capitana y almiranta con un gasto mayor final al de su construcción y no quedando en condiciones. Deshizo el *Brillante* y la *Peregrina* pensando construir una fragata, la *San Fermín*, de 450 toneladas y 40 cañones, pero permanecía el problema de las tripulaciones, pues se había vuelto a las viejas costumbres de licenciarlas cuando no hacían falta. En los entreactos ya habían conseguido otra profesión o se habían en-

rolado en barcos mercantes, y cuando hacían falta no se podía disponer de ellas.

Pensando que el mal procedía de la reforma de 1718, pues eran constantes los enfrentamientos entre el virrey y el comandante Lezo, se dicta la contrarreforma dejando las cosas como estaban antes, y devolviéndose los cargos a quienes los habían comprado²⁰. Pero la Armada estaba herida de muerte al desaparecer la causa que la hizo posible: la escolta de los galeones, porque la defensa nunca fue su fuerte y fracasó en casi todos los intentos; de ahí que en lo sucesivo, las obligaciones defensivas las tomó la metrópoli enviando, en casos necesarios, parte de la Armada Real, aunque el primer intento constituyese un auténtico fracaso, al no poder franquear el estrecho el jefe de escuadra don José Pizarro en 1741, quien había salido desde Santander, con una dotación de dos navíos y tres fragatas, tras los pasos del inglés Anson, que comandaba un navío y cuatro fragatas, en dirección a la mar del Sur. Anson consiguió su objetivo, aunque con tan sólo dos de las cinco embarcaciones. Si por una vez los barcos de la Armada de la Mar del Sur se habían aproximado al estrecho ante las noticias recibidas, se cansaron de esperar, y Anson, refugiado en las islas de Juan Fernández, tuvo tiempo de reponer barcos y tripulaciones, y no atacó a Panamá porque el almirante Vernon había fracasado en el ataque a Cartagena.

Los antiguos buques de la Armada subsistieron hasta mediados de siglo en una lenta agonía.

LA ARMADA DE BARLOVENTO

La presión de los piratas franceses e ingleses en la zonas del golfo de México, Caribe y Costa Firme no sólo no disminuía, sino que aumentaba a finales de siglo XVI. La situación casi insostenible provocó que se intensificase el programa de fortificaciones, como hemos visto en el capítulo anterior, completando el plan de Antonelli, y se elaborasen una serie de informes tendentes a crear el ambiente propicio para una Armada permanente que patrullase estos mares, ideada muchos

²⁰ *Ibidem*, p. 332.

años antes y puesta en práctica provisionalmente por Menéndez Avilés. Además, las galeras de Cartagena, La Habana y Santo Domingo habían demostrado la utilidad, mientras estuvieron hábiles, de una fuerza semejante.

Las galeras eran demasiado pesadas y su coste resultaba elevado. Faltaban también remeros al reducirse las condenas, por lo que los informes insistían en que la nueva armada contase con seis u ocho galeones de 200 a 300 toneladas más la almiranta y capitana que deberían ser algo mayores, unas 350 toneladas. La misión que se les encomendaría estaba clara: proteger las naves comerciales desde el cabo Corrientes a la llegada desde España y hasta el mismo lugar en el viaje de regreso, y defender las costas de las incursiones de los piratas. La base podría establecerse en Santo Domingo o Puerto Rico debido a su situación a Barlovento, que favorecería la libertad de movimientos, pero pronto fueron desechadas estas plazas y se pensó en La Habana²¹. La dotación humana de la capitana y almiranta oscilaría en torno a las 160 personas entre gente de mar y soldados; los barcos restantes portarían 100 hombres. Se quería hacer coincidir el presupuesto con el coste aproximado de las galeras: 120.000 ducados anuales. La idea era buena e incluso se dieron los primeros pasos, como elección de buques, dotaciones presupuestarias y compra de mantenimientos, pero no se tradujo en nada positivo para la zona. Todo fue a cubrir otras necesidades que se consideraban más urgentes, como la Armada del Mar Océano, a pesar de que se tenía conocimiento de que algunas ciudades estaban amenazadas por la piratería. En 1598 ya parecía resuelto el envío de 14 galeones reunidos en Sevilla, que acompañarían a la Armada de las Indias y después quedarían instalados definitivamente en Barlovento. Pero la falta de fondos para su equipamiento hizo fracasar el intento.

Las salinas de Araya, con infinidad de urcas, especialmente holandesas, cargando sin control alguno, propiciaron nuevos informes y proyectos. Algunos no resolverían nada y dejarían las cosas como estaban; consistían en aumentar la Armada ordinaria para que durante su permanencia allí hiciese labores de vigilancia; pero el resto del año, si es que volvía pronto, dejaría la zona desguarnecida. Un proyecto que a

²¹ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 2.

nuestro modo de ver sí tendría visos de efectividad, consistió en el ofrecimiento del capitán Miguel de Olavarria de hacerse cargo de la persecución de piratas con unas condiciones nada abusivas y que hubiesen representado una solución casi definitiva al problema y con coste nulo para la corona y particulares. Pedía el título de general de sus propios buques, nombrar los cargos y que bajeles y mercancías apresadas fuesen para él. Incluso se aprestó a defender los lugares donde se encontrase y que estuviesen en peligro si se lo solicitaba el gobernador correspondiente²². Con un buen reglamento y juzgados que vigilasen su cumplimiento, hubiese sido una anticipación magistral de las ordenanzas de corso del siglo XVIII que tan buen resultado dieron. Por otra parte, muchos piratas, especialmente los ingleses, operaban ya con el apoyo de sus respectivos gobiernos, aunque fuesen a la parte. En este caso también existía la parte con la evitación de muchas capturas de buques y arrasamiento de ciudades. Pero como tantas veces en la historia de España, no se dio el visto bueno a la propuesta y se insistió en que debía quedarse en Barlovento parte de armada del océano, cosa que no se cumplió.

En 1600 comienzan a circular los informes favorables a la construcción de buques en La Habana, pues se tenía constancia de que las maderas americanas eran más resistentes a la broma y, aunque se admite la idea, vuelve a quedar en el olvido durante mucho tiempo. Lo curioso del caso es que quienes eso proponían tenían razón, como se demostró más tarde, llegando a construirse algunos buques en La Habana con destino a la Península²³.

Las prisas por dar una solución satisfactoria causaron retrasos sin cuenta: se elegían naves en Sevilla, se embargaban algunas, se proponía la compra y por último no se resolvía nada. Hubo incluso nombramientos de cargos para desempeñar funciones inexistentes, así como la elección del lugar de invernada en Puerto Rico, que nunca llegó a ser sede permanente de la Armada de Barlovento.

Bautista Antonelli, considerado como especialista en fortificaciones terrestres fue quien emitió el informe más completo, quizás como subsidiario de su plan de defensas estáticas. Propuso las funciones que

²² *Ibidem*, p. 8.

²³ J. P. Merino, *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, p. 182.

debía desempeñar y con ellas las derrotas: acompañaría a los galeones hasta pasar el canal de las Bahamas, esperaría a la flota de Nueva España en el cabo de San Antón; facilitaría los viajes conduciendo la plata de Portobelo a La Habana en caso de retraso de los galeones; el resto del tiempo se emplearía en la vigilancia de los lugares más frecuentados por los piratas. Consideró que serían suficientes de ocho a diez buques de 250 a 300 toneladas; indicó también dónde se encontrarían las distintas provisiones de boca. No tuvo efectividad inmediata, pero al igual que las fortificaciones del siglo XVII, se construyeron con arreglo a su plan del siglo XVI, cuando la Armada de Barlovento fue una realidad, ajustó sus actuaciones a lo arriba expuesto.

Ningún proyecto, incluso el del Descubrimiento, provocó tantos informes favorables y tantos preparativos fallidos²⁴.

Casi todas las personas consultadas veían con buenos ojos no sólo la conveniencia, sino también la necesidad de una fuerza marítima permanente. Ante la escasez de dinero aducida, siempre se volvía una y otra vez a la idea de potenciar las flotas ordinarias, las cuales permanecían en América poco tiempo, con lo que las costas volvían a quedar desguarnecidas. Los piratas tendrían franco el camino con el simple hecho de esperar en alguna de las abundantes radas albergadas en las numerosas islas a que la armada iniciase el viaje de regreso.

Hubo algún informe totalmente contrario, como el de don Francisco de Novoa, quien rechazó la idea de una armada permanente aduciendo que sería ineficaz por el tiempo que tardarían las noticias y el desplazamiento de un lugar a otro a causa de los vientos y las dificultades de la navegación. El enemigo dispondría, siempre según su informe, por lo menos de un mes para realizar sus operaciones de pillaje. Pero una defensa móvil no tiene sólo por misión evitar un acto determinado; puede perseguir y recuperar lo capturado; muchas veces ha sucedido así, máxime en un espacio relativamente cerrado nada desdenable, y esto constituiría una forma de disuasión.

La preocupación real de la Corona era que la plata llegase con puntualidad todos los años, y para ello empleaba todos los buques disponibles. No se tenía en cuenta que lo aprehendido por el enemigo

²⁴ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, dedica 41 páginas de su obra a explicar todos esos informes.

no llegaría nunca, y todo por no plantearlo como una inversión, al igual que se hacía con la cuota de avería.

Proyectos fallidos de la Armada

Para olvidar los problemas de desplazamientos aducidos por Novoa, se plantea la formación de una Armada de cierta consideración: dos galeones, uno para capitana y otro para almiranta, cuatro galeoncetes, dos pataches y dos pinazas, con un total de 2.300 toneladas, 1.210 hombres de mar y tierra y 158 cañones. La futura Armada se dividiría en dos formaciones: una operaría en el norte y otra en el sur. Cuando las circunstancias lo aconsejasen se unirían. Cada uno de los apartados, buques, cañones, hombres, soldados, etc., tuvo su informe respectivo de técnicos en la materia²⁵.

Parecía un plan serio. El presupuesto inicial se recabó de Nueva España por la Casa de Contratación. Mientras se fabricasen navíos propios de la Armada de Barlovento se tomarían los necesarios de la Armada del Océano. Se nombraron otra vez los altos mandos; el capitán general sería don Juan Enríquez de Borja y el almirante don Juan Álvarez.

Pero una cosa eran los deseos y otra las realidades. Como casi siempre, el fallo vino por la partida presupuestaria. Los caudales ingresados para la formación de la Armada fueron enviados a otros destinos; lo incomprendible es que se mantuviesen los mandos de una Armada inexistente y que incluso hubiese relevos, como sucedió con el almirante, volviendo a designar a don Luis de Silva. Fue una constante, intencionada o no, recabar numerario de diversas procedencias estatales o privadas de los virreinados de México y Perú, utilizando la promesa de dotarlos de barcos y hombres suficientes para su propia defensa, y después eludir lo prometido. Falló el concepto de empresa; si la propuesta anterior aparecía como definitiva, más lo aparentó otra de 1607, puesto que esta vez se llevaron a cabo realizaciones tangibles. Como casi nadie dudaba de la necesidad imperiosa de mantener en el Caribe una flota que pusiese coto a los ataques piráticos, la Junta

²⁵ *Ibidem*, pp. 20-21.

de Guerra de Indias seguía insistiendo. Consiguió la puesta en práctica de un proyecto que se consideraba ideal: construir en La Habana los bajeles; así no había peligro que se quedasen en España. Vana esperanza: los barcos se pusieron a flote pero no para patrullar la mar caribeña, sino para venir a la Península.

La trayectoria de este fallido intento es la siguiente: se envían desde España carpinteros con todos los pertrechos necesarios para la construcción de los bajeles, y con ellos el capitán de una inexistente Armada, don Juan Enríquez de Borja. Se le presupuestaron a México 271.114 ducados anuales con destino a La Habana. El número de buques, capacidad de los mismos, hombres para tripularlos, etc., apenas si diferían inicialmente del proyecto anterior. Pero el capitán de la quimérica armada impuso su criterio: constaría de ocho buques mayores, todos de 300 toneladas con el fin nada desdeñable de que mantuviesen la misma velocidad: así navegarían juntos; tendrían el mismo calado: todos podrían penetrar en los mismos puertos; los aparejos serían intercambiables si alguno quedaba fuera de uso. Su idea fue algo modificada; los galeones serían siete y se añadirían cuatro carabelas de 50 toneladas.

Las autoridades indias tenían tanta urgencia de contar con una Armada, que cuando desembarcó Enríquez, el gobernador de La Habana ya tenía cortada y puesta en cura casi la totalidad de la madera necesaria para fabricar los buques prometidos. La presencia del capitán dio alas a las obras, aunque todavía no había llegado el dinero de Nueva España; se daba como fecha límite de terminación de todos los barcos el mes de marzo de 1610. Las previsiones se cumplieron en parte, porque en octubre de ese mismo año se tienen noticias de que cuatro de los bajeles construidos en La Habana habían entrado en la rada de Sanlúcar al mando de Enríquez, y otro lo había realizado antes, mientras seguía la fábrica de los restantes.

¿Qué causas motivaron esta decisión? ¿Había menos presión de los piratas? Ya era conocido que éstos actuaban por oleadas, y si en un momento dado aflojaban sus embestidas, pronto arreciarían con mayor fuerza. Torres Ramírez²⁶ supone y da por aceptable la causa del elevísimo coste que había supuesto la construcción de los buques en

²⁶ *Ibidem*, pp. 28-29.

comparación con los que se fabricaban en Guipúzcoa y Vizcaya; según las cifras aportadas: 53.581 ducados, cada bajel de La Habana, y 9.600 en Guipúzcoa por otro similar; la desproporción es enorme, pero ya se sabía que los sueldos en América eran más altos y que también en España las obras reales eran más caras que las particulares, aparte de que también era conocido y consentido un mayor fraude en ultramar.

Pero los buques estaban a flote, que era lo importante, y se había rebasado el total del presupuesto asignado a México por un solo año: 267.906 ducados frente a 271.114. De todas formas, la solución era fácil: comprarlos en España aunque alguno pereciese en la travesía; por otra parte el incidente acarrearía las inevitables pérdidas humanas. Una vez más, y serán muchas, las Indias se quedaban sin barcos y sin dinero. Y sin embargo, por estos años se produjeron apresamientos de buques, ocupaciones de islas y ataques a puertos; baste recordar que el 8 de septiembre de 1628, el holandés Piet Heyn, con 29 galeones, capturó la flota de Nueva España compuesta de 4 galeones y 11 mercantes sobre Matanzas, donde la mayoría de los buques embarrancaron. Luego le fue fácil hacerse con un botín de 4.000.000 de ducados, incluido el valor de los 15 barcos que puso a flote. En años sucesivos ocuparon las islas Fonsecas Tobago. El 16 de febrero de 1630 entraron en Santa Marta y la saquearon durante ocho días²⁷.

Desde este desleal golpe asentado a las aspiraciones de una Armada para el Caribe hasta su célula fundacional en 1635 y puesta en práctica en 1640 pasó demasiado tiempo a pesar de tantas consultas, informes no sólo favorables sino casi conminatorios de su necesidad imperiosa, y cuantiosas rapiñas corsarias. No obstante, las autoridades indias fueron capeando el temporal como pudieron y con recursos mínimos.

Coincidiendo con la orden de retirada de los navíos de La Habana, el gobernador de Santo Domingo, don Antonio Osorio, intentó mantener dos barcos armados para vigilar sus costas, pero en 1614 tuvo que abandonar tan útil y necesaria misión porque no llegaba desde México el numerario prometido para su sostenimiento.

Ningún fruto dieron otros dos informes de don Jerónimo Gómez de Sandoval, gobernador también de Santo Domingo; uno más ambi-

²⁷ C. Fernández Duro, *op. cit.*, tomo IV, pp. 108-117.

cioso, semejante en todo a los anteriores, pedía ocho buques mayores y varios pequeños, añadiendo la forma de evitar aumento en el gasto del erario real con la supresión de las galeras de Cartagena y La Habana y la disminución de algunos presidios. La Armada haría las veces de presidio móvil. La otra petición era casi simbólica: dos fragatas y cuatro pataches con un coste anual muy pequeño: 45.000 ducados, que él consideraba una formación imprescindible y con consumo nulo para la Hacienda Real, porque estos barcos realizarían labores de defensa de otros que no iban armados. Aunque esta última propuesta encontró algún eco tampoco se llevó a cabo.

Afianzamiento

Fue necesario que los corsarios, especialmente los holandeses, de los cuales se había dicho desde la Península que ya no eran peligrosos como pretexto para no crear la Armada, tomaran las ciudades de Santa Marta y Campeche y las islas de San Cristóbal, las Nieves, San Martín y Curaçao, para que la Armada de Barlovento cristalizase en algo tangible. Coincidieron hechos que podían haberse evitado: un informe de don Juan Palafox, el interés del virrey Cadereyta que realizó los preparativos y la ostentación del conde duque de Olivares; pero más que todo esto contó el esfuerzo realizado por el duque de Escalona, sucesor de Cadereyta en el virreinato.

Si antes era totalmente imposible sufragar la construcción de ocho buques de menos de 400 toneladas y mantener una fuerza de 1.200 hombres o incluso aspiraciones mucho menos significativas, en 1635 se pensaba en doce galeones de 600 toneladas, cuatro de 400, dos de 300, dos pataches de 250 y dos tartanas. En cuanto al número de hombres, primero se habló de 2.500; después se redujo la pretensión a 1.200²⁸.

También fue curioso un argumento esgrimido en un informe adjunto al de Palafox: antes el enemigo atacaba en las proximidades de la Península, ahora su actividad se centra en las cercanías del imperio.

²⁸ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 37.

Un «ahora» demasiado largo, porque hacía un siglo que el Caribe estaba infestado de piratas y corsarios.

Los derroteros serían los mismos ya señalados en otras comunicaciones precedentes, e incluso se explicitaba que la estancia allí no debía ser permanente, lo cual sucedió con demasiada asiduidad, como si el enemigo tuviese que adecuar sus ataques a unos tiempos preestablecidos. Si hubo opiniones contrarias a la formación de la Armada porque desde Santo Domingo o Puerto Rico acudían demasiado tarde al lugar agredido, ¿qué sucedería mientras llegaban las noticias y la salida fuese desde Cádiz? Los barcos se construirían en las Indias, así se obtendrían mejor los presupuestos necesarios. En otra ocasión, no muy lejana, también los buques se fabricaron en La Habana y faltó tiempo para que iniciasen la travesía definitiva a España.

Las razones aducidas no eran, por tanto, nuevas y si surtieron el efecto apetecido, no fue por la urgencia requerida en la carta fundacional, sino por el interés y habilidad del virrey Escalona, porque para el Perú también Olivares había proyectado una Armada semejante, se habían recibido en España 400.000 ducados y los barcos no aparecieron; a México le sucedió lo mismo con algunos envíos de numerario efectivo, dos por Cadereyta.

El virrey Escalona debió considerar que el plan era demasiado ambicioso para poder llevarlo a la práctica, y encaminó sus esfuerzos a armar tan sólo cinco a seis navíos con los que podía comenzar a actuar. Aconsejado por varios notables del virreinato, dio orden de embargar los barcos de particulares más todos sus accesorios, con el fin de elegir los que reuniesen mejores condiciones. En total se eligieron seis unidades de diverso tonelaje: la nao *Fernando Cortés*, la mayor, con 450 toneladas, fue designada como capitana. Todos los bajeles fueron pagados religiosamente de acuerdo con sus características y estado general, que no debía ser muy bueno, pues en el primer viaje que hizo la Armada de Veracruz a La Habana se perdieron dos; la capitana pronto hizo agua y todos necesitaron serias reparaciones después de la primera tormenta que pasaron.

No contento con estas adquisiciones concertó la construcción de otros cuatro galeones de 500 toneladas, de los cuales sólo se consiguió uno, y recabó del gobernador de Cartagena tres fragatas que dependían de aquella gobernación. El problema surgió a la hora de encontrar cañones suficientes. Como no existían en el virreinato y Escalona rece-

laría que le fuesen enviados desde España, ordenó fundirlos en La Habana. Nombró también los altos mandos: el capitán fue don Fernando de Sosa y almirante don Antonio de la Plaza Eguiluz. En seguida comenzaron las primeras dificultades para la recién creada Armada. Primero fue el inicio de una travesía de escolta de la flota de Avería que no encajaba en los fines para los cuales fue creada: la defensa de las costas indias. Luego, al interrumpir dicha derrota por haber hecho agua la capitana, en su regreso a Veracruz desde La Habana, la formación fue dispersada en el canal de las Bahamas por una serie de temporales. El resultado lo hemos visto más arriba.

Con muchas dificultades se subsanó este primer revés, pues en Veracruz se carecía de los elementos imprescindibles para las obras de reparación de los maltrechos buques. Pero los hados no fueron del todo esquivos y a mediados de 1642 se incorporó uno de los galeones que había concertado Escalona, el *Ntra. Sra. de la Porciúncula*. Aunque la idea era que fuese de 500 toneladas, resultó de 650, desproporción frecuente en aquellos tiempos. Lo importante es que se consideró fuerte y ligero. Se armó con 32 cañones y fue designado como nave capitana.

Era virrey entonces el conde de Salvatierra, a quien debía preocupa-
rle más la escolta de las flotas que la defensa de las costas, pues fue ésta la primera y última ocupación que él asignó a los siete buques de que constaba la rehabilitada Armada. El viaje se inició en Veracruz el 24 de abril de 1643 hacia La Habana. En la travesía tres barcos resultaron seriamente averiados; uno, el *San José*, no pudo proseguir, y otro, la *Garza*, se hundió antes de llegar a la Península.

Lo que sucedió después en España con hombres y barcos fue toda una odisea, especialmente con los primeros, pues la mayoría eran indios y nunca pensaron que iban a ser asignados a batallones europeos, por lo que más de la mitad desertaron y quedaron abandonados a su suerte sin pagas ni raciones. A los barcos útiles también se les dieron otros destinos: la capitana fue incorporada a la flota del océano, dos fueron como escolta a Ceuta y Tánger, y el resto, cuyos cañones se utilizaron para la campaña de Extremadura, se deterioraron más cada día al no ser reparados²⁹.

²⁹ *Ibidem*, pp. 50-51.

Con las inesperadas vicisitudes había que partir prácticamente de cero para reorganizar otra vez la Armada. Esto no sucedió hasta abril de 1644. Estaba compuesta de siete bajeles y los cambios eran notables: en lugar del galeón nuevo *Ntra. Sra. de la Porciúncula*, anterior capitana, se le cede la urca *San Nicolás* para la misma función, pero en malas condiciones; como es sabido, esta clase de buques era más de transporte que de combate. Las demás también necesitaban fuertes reparaciones antes de hacerse a la mar. En cuanto a los hombres, de los más de 1.000 que llegaron con la expedición sólo quedaron 350, que habían regresado de la campaña de Extremadura cansados y sin pagas, por lo que hubo que realizar diversas levas hasta completar la marinería y gente de guerra. El nuevo capitán fue don Pedro Vélez de Medrano.

La Armada partió de Cádiz con la flota el 22 de abril. El viaje hasta Veracruz fue accidentado y largo; si no regresó otra vez a España, fue porque llegó tarde y los barcos estaban en muy malas condiciones. No obstante, en agosto de 1645 estaba otra vez en España sin haber realizado su misión específica; con esto y lo acontecido durante su primer viaje de convoy, queda suficientemente comprobado que al virrey le importaba más reforzar las flotas que defender sus costas. Y no sólo a éste sino a casi todos, pues las travesías a la Península fueron numerosas.

Hasta el año 1645 la Armada carecía de una instrucción o reglamento. Los virreyes nombraban los mandos y señalaban las rutas, aunque desde antes del inicio de sus operaciones se habla de un reglamento especial.

La instrucción presenta algunas novedades importantes, pero en la práctica todo quedaba igual, pues dictaminaba expresamente que los mandos seguirían obedeciendo a los virreyes aunque alterasen las nuevas normas. Los cambios más destacados eran: ampliar la formación hasta 5.000 toneladas con un total de catorce embarcaciones, duplicando el tonelaje y los barcos; antes eran respectivamente 2.500 y siete.

La distribución sería del tenor siguiente: dos navíos de 600 toneladas, cuatro de 500, dos de 400, dos de 300, dos pataches y dos tartanas. No era la primera vez que se magnificaba la Armada pero sobre el papel.

Si hasta ahora invernaba en Veracruz, en adelante lo haría en Puerto Rico, por ser la isla más cercana a Barlovento y, por tanto, me-

jor situada para acudir en defensa de cualquier otro lugar que fuese atacado.

Novedad era también la prohibición expresa de que las embarcaciones pasasen de la isla de Sonda y de los cabos Catoche y Apalache a partir del 15 de septiembre hasta el primero de marzo, porque los vientos del norte soplan demasiado fuertes en esta zona durante este período de tiempo³⁰. No se cumplió ninguno de los preceptos.

El nuevo capitán, y por tanto a quien se le dio la instrucción, fue don Juan de Urbina. La primera contradicción con el reglamento fue que salió de Cádiz el 12 de julio de 1646 con los mismos barcos que habían llegado sin haberle cambiado ni añadido ninguno. Llegan a Veracruz el 10 de agosto y se revisan hasta el 13 de septiembre, en que salen para La Habana, con lo cual se vulnera otra vez el reglamento que prohíbe navegar por esa zona desde el 15 de septiembre, cumpliéndose esta vez el motivo de la cláusula: un temporal dispersó los navíos cargados de plata, con el peligro que esto entrañaba, arribando entre el 20 y el 23 de octubre, cuando ese viaje solía durar de 25 a 30 días. Los barcos llegaron en malas condiciones, pues en Veracruz no fueron revisados, y en La Habana tampoco recibieron las atenciones necesarias, por cuya causa, después de dejar la plata de Nueva España, sólo se realizaron salidas esporádicas y con muy pocos efectivos, durante la invernada de cuatro meses en La Habana, en lugar de Puerto Rico como estaba estipulado. La tripulación, que según lo recogido en la instrucción, debería ser de más de 2.000 hombres, se quedó reducida a 755 y fue disminuyendo hasta 427 hombres.

Para que pudiesen regresar otra vez a la Península fue necesario capturar en los montes a los huidos y reclutas extranjeros. Como Urbina estaba a disgusto en América, el virrey nombró a don Jerónimo de Bañuelos nuevo capitán. En abril de 1647 ya estaba en España parte de la Armada. Posteriormente llega el resto y vuelven a surgir distintos pareceres sobre su existencia, organización o modo de operar. Puesto que en México apenas recibía los auxilios necesarios, no debería volver a aparecer por allí, evitando además los temporales de las Bahamas. En lugar de una gran Armada quizás fuese más efectivo que existieran pequeñas flotillas en los puntos principales, pues los piratas también ope-

³⁰ *Ibidem*, p. 57.

raban con pequeñas embarcaciones. Sobre la conveniencia de su existencia casi siempre se levantaron voces contrarias; ahora se ponía en cuestión por qué lo recaudado para ella seguía asignándose a otras partidas. Y sobre todo que dejase de hacer escoltas y se dedicase a la defensa. Lo cierto es que ni hombres ni barcos recibieron en Cádiz el trato mínimo indispensable, huyendo unos y deteriorándose del todo los otros, con lo cual se dio por desaparecida la Armada de Barlovento.

Nuevos proyectos

Hasta el año 1667 no vuelve a resurgir la Armada de Barlovento. Mientras tanto se multiplicaron los informes sobre la necesidad de una armada para la zona caribeña. Los ingleses se habían apoderado de Jamaica y la Guayana; había sido desolado igualmente Santiago de Cuba. Hasta uno de los capitanes de la Armada, Pedro Vélez de Medrano, se había puesto al frente de diez embarcaciones francesas para hacer el corso, con el agravante de que se seguían cobrando los impuestos con destino a la Armada. Claro que ya estaban acostumbrados a desviarlos a otros fines.

Uno de los proyectos volvió a lanzar la idea de hacer doce embarcaciones de 400 a 300 toneladas, pero otro más realista proponía sólo cuatro, ampliables hasta ocho. El problema era hacerse con los bajeles: había que comprarlos en el extranjero o fabricarlos en España, porque en los puertos no los había de las características necesarias. Pero el dinero no aparecía a pesar de que desde la desarticulación de la Armada se habían cobrado más de 600.000 pesos a cuenta de ella.

Se tomó la resolución de comprar cuatro fragatas en Amsterdam: dos de 450 toneladas y las otras de 350. Como no las había a la venta se fabricaron nuevas y resultaron las mayores de 572 y 507 toneladas; las menores se ajustaron a lo propuesto, aunque todo fue posible porque se presentó un voluntario con una oferta singular que reducía los costos para la Hacienda Real al mínimo. Se llamaba Agustín Diústegui, quien, a cambio del nombramiento de capitán, adelantaría 50.000 pesos, contribuiría con dos fragatas de su propiedad con todos los accesorios necesarios y carenaría toda la Armada por su cuenta hasta 32

ducados por tonelada; de forma parecida se juntaron otros 20.000 pesos más.

El 10 de septiembre de 1664 ya estaban los cuatro barcos holandeses en Cádiz y algún tiempo después llegó Diústegui desde San Sebastián con tres fragatas más pequeñas: de 200, 180 y 100 toneladas. Las dos primeras eran de su propiedad, la otra la había comprado por cuenta del rey. Las tripulaciones, parte eran de Cantabria y La Rioja, reunidas por Diústegui hasta 417 hombres; de los 900 aproximadamente que faltaban, sólo se consiguieron 327, alistados en Granada, Málaga y Cádiz.

Ya estaba formada otra vez una respetable Armada con siete espléndidos bajeles: *San Felipe*, de 572 toneladas, capitana; *Concepción*, de 507, almiranta, *Santa Ana*, de 356, y *San Carlos*, de 350, son las fabricadas en Holanda. *Santa Teresa*, de 200, y *San Agustín*, de 180, eran las de Diústegui. *Los Ángeles*, de 103, fue comprada por parte del rey. La tripulación era insuficiente y faltaban cañones, municiones y otros bastimentos, todo presupuestado en 100.000 pesos, cuando se disponía de 50.000. La instrucción al capitán también estaba escrita, pero por 50.000 pesos no salió la Armada de Cádiz, y con otra composición, hasta el 21 de julio de 1667. ¿Cuánto atraparon los piratas mientras tanto? Los ingleses ya disponían de varias sedes en la zona que les facilitaban sus operaciones, entre ellas Jamaica y Guayana, lo mismo que los holandeses. Por lo visto fue más rentable agregarla a la Armada del Océano y desgastar sus barcos inútilmente, pues de las siete naves preparadas sólo salieron la *San Felipe* y la *Concepción*, capitana y almiranta respectivamente, más la *Magdalena*, de 412 toneladas, la *Concepción*, de 50, y la *Marquesa*, de 120; de los 972 hombres de la tripulación, 105 desertaron en Canarias.

Si en la ocasión anterior no salió la Armada y prácticamente desapareció por 50.000 pesos, ahora se necesitaban casi 200.000, que se juntaron en el tiempo previsto. Esta rapidez la explica Torres Ramírez³¹ diciendo que no se apoyaba en las cuestiones de defensa, que en todo tiempo era urgente, sino en la necesidad que había de azogues en México para el tratamiento de la plata. El capitán seguía siendo Diústegui y de almirante fue don Alonso de Campos, en lugar de don Juan Bau-

³¹ *Ibidem*, p. 84.

tista Lezcano, el hombre que se había trasladado a Amsterdam para agenciar los cuatro buques. El 27 de agosto entraron en la aguada en Puerto Rico. El almirante recorrería las costas de Santo Domingo y Cuba y rendiría viaje en La Habana, mientras Diústegui iría directamente a Veracruz a depositar las azogues, razón por la cual no pudo hacer frente a los numerosos piratas que encontró, por no poner en peligro tan necesaria mercancía.

Como los azogues ya estaban en su destino, volvió a faltar dinero para el mantenimiento de la Armada. El virrey no entregó dos barcazas que debía haber preparado y tan sólo aprovisionó para cuatro meses, en lugar de un año como era lo previsto, lo que obligaría a Diústegui a regresar más tarde en contra de la instrucción. Pero dejó constancia de la efectividad de la Armada, pues los ingleses levantaron el cerco de Campeche al tener noticias de que se dirigía allí. Tampoco recibió, según lo pactado, el dinero que había adelantado, ni lo cobró en todo el año de permanencia, pues a finales de 1668 ya estaba en España con la capitana y la almiranta, inapropiadas para los bajos fondos que había que frecuentar. Disculpas quizá ciertas, pero que ocultaban la necesidad de transportar el tesoro de aquel año, porque no habían hecho su viaje ordinario los galeones.

Mientras Diústegui se ausentaba del Caribe con los mejores barcos, los ingleses desmantelaban Portobelo, precisamente un puerto con suficiente calado para todo tipo de barcos. Además pululaban por allí más de trece barcos piratas de ingleses y franceses³², mientras el almirante, ¿qué hacía con el resto de la Armada? Las noticias sobre el ataque y desalojo de Portobelo por los ingleses fueron casi simultáneas; de ahí que cuando se preparaba, una de sus fragatas, la *Marquesa*, se hundió junto a Campeche al ir en socorro de Trinidad, a pesar de que era tiempo inhábil para navegar por aquellas aguas, según la instrucción. El virrey le socorrió con la fragata *San Luis* y el patache *Ntra. Sra. de la Soledad* más 7.000 pesos para salir en su auxilio; ya era tarde.

Los refuerzos recibidos le permitieron hacer una ronda pasando por Puerto Rico, Santo Domingo y Tierra Firme, donde recibió información de que el enemigo había penetrado en el lago de Maracaibo y saqueado esta ciudad, e intentaba hacer lo mismo con Gibraltar. Cam-

³² C. Fernández Duro, *op. cit.*, tomo V, p. 177.

pos estuvo vigilando la barra durante varios días y como nadie salió, decidió penetrar con la capitana de 410 toneladas y dos fragatillas, pues el surgidero que ocupaba estaba azotado por el viento. Encontró catorce barcos con más de 600 hombres diseminados por todo el lago. Ante fuerza tan desigual optó por seguir ocupando la barra hasta que el enemigo intentó salir el 27 de abril de 1669 y se inició el combate, terminándose éste con el lanzamiento de un barco incendiado sobre la *Magdalena*, que la destruyó, pudiendo huir Campos con algunos de sus hombres. Los otros dos buques tuvieron fin parejo. Uno fue incendiado por sus ocupantes para que no lo aprovecharan los enemigos y el otro embarrancó en un bajo³³. Así terminó otra etapa de la Armada de Barlovento.

Ante este desastre, no tan grande por cierto, caben varias preguntas: ¿Se hubiese producido si Diústegui no se hubiese ausentado de la zona con los mejores barcos? ¿Por qué se le negaron los dos navíos pequeños y, sin embargo, durante el viaje ya los tenía el sucesor? Si por 50.000 pesos no salió su primera formación, ¿cuánto se perdió con el ataque de Portobelo, la desaparición de estos tres bajeles y lo que los piratas consiguieron sacar del lago? Pero, sobre todo, ¿por qué cuando existe la Armada no hay dinero para sostenerla y cuando desaparece llegan ingentes cantidades a cuenta de su impuesto?

Lógicamente, ante la indefensión de las costas hispanas, los ataques de los piratas arreciaban. Tenían vía libre mientras en España se perdía el tiempo debatiendo sobre el número de buques que debía tener la Armada; doce es el número mágico invocado muchas veces; por causa del presupuesto se reduce a ocho, luego cinco; y sobre su tonejaje, 600 toneladas, 500, 400, etc., y algo que tampoco se dilucidaba nunca: el lugar de invernada de una Armada que no existía llenó muchos folios.

Así se perdieron muchos años. Y mientras tanto se intentó ir capeando el temporal con un sucedáneo de Armada: facultar a los virreyes y gobernadores para conceder patentes de corso a quien las solicitase. La idea no era nueva; ya desde los primeros momentos de apuro hubo ofertas en este sentido. El resultado fue bastante satisfactorio en cuanto a la prevención, pero como lo rescatado no iba a pasar a las

³³ *Ibidem*, pp. 173-174.

arcas reales pronto se dejó de lado este sistema. Además parece ser que estos corsarios se dedicaban también, y con profusión, al comercio ilícito. Según Torres Ramírez³⁴, de 1671 a 1676, años en los que no existía ni un solo barco de la Armada de Barlovento, se recaudaron más de un millón de pesos de arbitrios de la Armada.

Todo se gastaba en la defensa de la monarquía *europea*, porque la otra, la *americana*, de donde procedía el impuesto, estaba completamente abandonada, con verdaderas escuadras perfectamente organizadas pululando por todos los lugares del Caribe.

Los vecinos y comerciantes de la zona no cesaban en su empeño de solicitar otra vez la Armada; y no todo queda en peticiones; el comercio de Sevilla ofreció un donativo de 100.000 pesos, más un adelanto de 50.000. Por razones no aclaradas, ni uno ni otro fueron aceptados.

Con todo, a finales de 1676 ya se disponía de una pequeña Armada. Dos navíos y tres fragatas³⁵. Eran el *Santa Rosa* y *San Pedro Alcántara*, de 450 toneladas, capitana; *Ntra. Sra. de Aránzazu*, de 350, almiranta; la *Princesa*, de 240, apresada a los franceses; el *Santo Cristo del Buen Viaje* y *Ntra. Sra. del Camino*, de 200. Todos estos bajeles, menos uno, fueron comprados y por lo tanto armados, lo que quiere decir que no eran de características militares. Se pensaba incrementarla en más del doble con decomisos y otros barcos ya existentes. No es extraño, pues, que se hablase de dividirla en dos formaciones, que las carenas se hiciesen de uno en uno, bien en La Habana, bien en Cartagena. Capitán sería don Antonio Astina y almirante don Antonio Quintana, que habían intervenido en la compra de los buques. La tripulación la componían 563 hombres, muy lejos de las pretensiones anteriores; lo mismo sucedió con el número de embarcaciones.

Nuevas dificultades

Los primeros sucesos no fueron nada airoso para esta nueva formación, debido a la mala organización; si el número de bajeles era in-

³⁴ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 102.

³⁵ El nombre de fragata no debe confundir. A veces se usaba como equivalente a patache o buque menor.

suficiente, lo aconsejable era salir todos juntos, pero prevalecieron otras circunstancias, como transportar el azogue o llevar a su destino a un gobernador. De ahí que los buques iban saliendo cuando estaban preparados en tres diferentes expediciones y con distintos destinos³⁶. Cuando pudieron juntarse ya había pasado demasiado tiempo y, lo que es más importante, las tres fragatas estaban bastante averiadas y su tripulación había disminuido un tercio por las fugas. Después de un año de la llegada a América, mes de julio de 1677, las fragatas permanecían en Cartagena carentes de toda clase de auxilios, incluidas las pagas, causa de las fugas, y los otros barcos estaban en Veracruz. Reiteraremos, y es la enésima vez, que cuando hay atisbos de Armada no aparece el dinero por ninguna parte.

Para suplir la ausencia de las tres fragatas, el virrey compró dos pataches, que se armaron con cañones, e incorporó una fragata decomisada. Lógicamente fueron necesarias algunas levas, aumentando la tripulación hasta 800 hombres.

Con la Armada lista para operar, y como se trataba de otra distinta a las anteriores, también se la dotó de un nuevo reglamento. Es el de 1690, en el cual se determinan minuciosamente todos sus recorridos y la invernada; las carenas se harían en cuatro sitios distintos: La Habana, Cartagena, Portobelo y Veracruz; pero no sería con la misma formación, pues se aumentó en gran medida el tonelaje, en oposición a manifestaciones anteriores, y en cinco el número de barcos: doce en lugar de siete. Para completar la cifra, tantas veces invocada, se compraron dos nuevas embarcaciones en Holanda de 600 y 500 toneladas para capitana y almiranta respectivamente, que llegaron a Cádiz en mayo de 1681, cuyos nombres eran: *Santo Cristo de Burgos* y *Ntra. Sra. de la Concepción*. La salida tampoco se hizo conjunta, y además iban con misiones específicas antes de incorporarse a la formación. La *Soledad* fue en conserva del convoy de 1681 y las primeras al mando del capitán don Juan de Peredo transportarían azogues, para después quedarse en Portobelo y que sus tripulaciones fuesen empleadas en las fortificaciones de la ciudad; por cierto, su colaboración fue bastante remisa. Peredo llegó a Costa Firme el 11 de noviembre, y murió en Cartagena antes de llegar a Portobelo. Tomó el mando de las dos em-

³⁶ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 113.

barcaciones el gobernador del tercio don Antonio de Olza, quien a su vez murió al poco tiempo, quedando los bajeles sin los mandos principales hasta la llegada del predecesor de Peredo, don Andrés Ochoa, que así se convirtió también en sucesor.

Diversas causas no hicieron posible la conjunción de lo que en 1681 se podía llamar realmente Armada de Barlovento, compuesta de once a doce naves, bien pertrechadas y tripuladas. Dos permanecían inactivas, deteriorándose además en Portobelo con sus tripulaciones haciendo de albañiles. Mientras la capitana y la almiranta fueron enviadas a carenar a La Habana, otras dos ocuparon su lugar con el mismo fin e idéntico resultado. El resto, después de un encuentro victorioso con una formación de piratas, llega a Veracruz el 26 de agosto de 1683; demasiado tarde, porque pocos días antes la ciudad había sido saqueada por Agramont y Lorencillo³⁷. Inexplicablemente, el virrey no les permitió salir en su busca ni hacer ninguna campaña en todo lo que quedaba del año y parte de 1684, cuando todas las costas estaban infestadas de piratas. Un ataque a Tampico por Lorencillo posibilitó la primera salida el 4 de mayo, capturándole dos embarcaciones con 204 hombres.

Si más arriba han quedado algunos interrogantes sin respuestas posibles, también aquí y ahora podemos formular algunas preguntas: ¿qué hacía amarrada una formación tan bien equipada de buques, cañones y hombres?; ¿los ríos de tinta en informes, reglamentos y consultas habían servido para algo? Con razón las instrucciones prohibían a la Armada permanecer en Veracruz; aunque los argumentos fuesen de otra índole, quizás apuntaban a que debía mantenerse lo más alejada posible del virrey, pues apenas hemos encontrado uno que fuese defensor de la Armada de Barlovento. Se vuelve a poner en cuestión su existencia, se habla de la poca utilidad de las naves grandes, etc. Lo primero, a todas luces, era incuestionable; respecto a lo segundo, los barcos pequeños eran más maniobreros y baratos. La solución era bien sencilla: venderlos y comprar otros más livianos.

Era notoria, pues, la desidia de los virreyes hacia la Armada. El numerario para las reparaciones, palmariamente escaso, se daba sólo cuando había en perspectiva algún convoy, como sucedió a mediados

³⁷ *Ibidem*, p. 127.

de 1684, cuando recibe órdenes de acompañar a los navíos del azogue. Las obras se retrasaron tanto que llegó el mal tiempo y no pudieron salir hasta mayo de 1685: iotro año entero de inactividad!

Sorprendentemente, el general de la flota del azogue prescindió de la Armada de Barlovento y la envió a reconocer la costa de Tierra Firme, ante las noticias que tenía sobre la actividad que allí mantenían los piratas³⁸. Después de algún tiempo, y entre idas y venidas, avistaron cinco embarcaciones y recibieron información de otras siete al mando de Agramont y Lorencillo; la que comandaba este pirata portaba 300 hombres de tripulación, todos muy avezados al abordaje. En su persecución murió el capitán Ochoa y tomó el mando Astina, que fue procesado por no darle caza.

Después de éste y otros acontecimientos que trasladamos al capítulo de operaciones llega el nuevo capitán don Jacinto López Gijón en el mes de septiembre de 1687, con dos embarcaciones, muy viejas por cierto, para la Armada de Barlovento. Con estas incorporaciones y algunas exclusiones queda compuesta por el *Santo Cristo de Burgos*, capitana; *San José*, de 300 toneladas, una de las incorporadas, almiranta, comandada por Francisco López de Gomara; *San Nicolás*, de 300 toneladas, la otra; *Ntra. Sra. de la Regla*, de 150 toneladas, capturada a Lorencillo; *Santo Cristo de San Román*, y dos piraguas. En menos de un año se desecharon la capitana, la *Regla*, y las dos piraguas, con una sola incorporación: *San Francisco Javier*, capturado en Santa Marta. Pero el estado de todas ellas era lastimoso, tanto que el capitán no portó el estandarte ni enarbóló banderas. Sin embargo desplegó una fructífera actividad.

En 1691 se quiso prescindir de las fragatas que llegaron con el general Gijón, pero fue imposible hasta que se recibiesen otras nuevas de 500 toneladas cada una; antes había sido aumentada con dos fragatas, capturadas a los franceses en el norte de Santo Domingo. Las obras de reparación y acondicionamiento estuvieron dirigidas por Astina, pues Gijón pidió y consiguió el retiro por su avanzada edad. Astina pudo reunir tan sólo cinco embarcaciones.

Las campañas de este año y el siguiente pasaron sin pena ni gloria haciendo reconocimientos rutinarios, pero con el agrado del virrey que

³⁸ *Ibidem*, p. 131.

llegó a solicitar, cosa extraña, se aumentase la dotación de cinco a diez embarcaciones, el doble, y que se dividiese en dos formaciones. Pero ni las dos fragatas nuevas prometidas llegaron ni se pudieron concertar otras por falta de elementos auxiliares, aunque la madera fuese abundante y excelente.

No obstante, en 1693 las gestiones del nuevo capitán don Francisco Vivero Galindo tuvieron completo éxito y logró incorporar tres embarcaciones; dos procedían del convoy de aquel año y la otra se acondicionó con lo poco aprovechable de otras viejas compradas también. De los ocho bajeles de la Armada sólo había cinco disponibles. La salida se efectuó el 14 de julio, y dos barcos naufragaron el 10 de agosto en el canal de las Bahamas a causa de un huracán, quedando los otros totalmente destrozados, lo mismo que los que habían permanecido en Veracruz. Fue preciso prescindir de tres a cambio de una fragata nueva.

Otra desgracia se cernió sobre la Armada de Barlovento: los dos mandos principales quedaron desiertos por muerte de sus titulares, Vivero y Astina, y todo el año 1694 transcurrió sin actividad alguna para los tres barcos. La nueva salida se realizó en enero de 1695, época prohibida, al mando de don Francisco Cortés, y después de alguna acción, victoriosa por cierto, tuvieron que regresar a Veracruz el 2 de septiembre de 1695, pues aun contando sólo con tres barcos no eran atendidos convenientemente. Pero a su llegada se encontraron con la grata sorpresa de la incorporación de cinco buques nuevos bien equipados, portando más de 2.000 toneladas, 238 cañones y 1.330 hombres, constituyendo una de sus mayores formaciones. También llegó el nuevo capitán Andrés de Pez.

Sólo cinco de los ocho buques salieron el 4 de agosto de 1695 en conserva de la flota hasta La Habana, y después de abandonarla protagonizaron dos encuentros con los franceses con suerte diversa. El 5 de abril de 1696 atracaban en San Juan de Ulúa con los barcos faltos de reparaciones, de tal modo que cuando se recibieron noticias de los ataques a la Guayana, Cartagena, y Santa Marta por los franceses sólo dos buques estaban dipuestos. La superior fuerza de los enemigos, 20 embarcaciones, aconsejó no salir en su busca³⁹.

Dos años después, el 28 de mayo de 1698, sólo estaban dispuestos cuatro bajeles con 670 hombres, que salieron en conserva de la flota

³⁹ C. Fernández Duro, *op. cit.*, tomo V, p. 290.

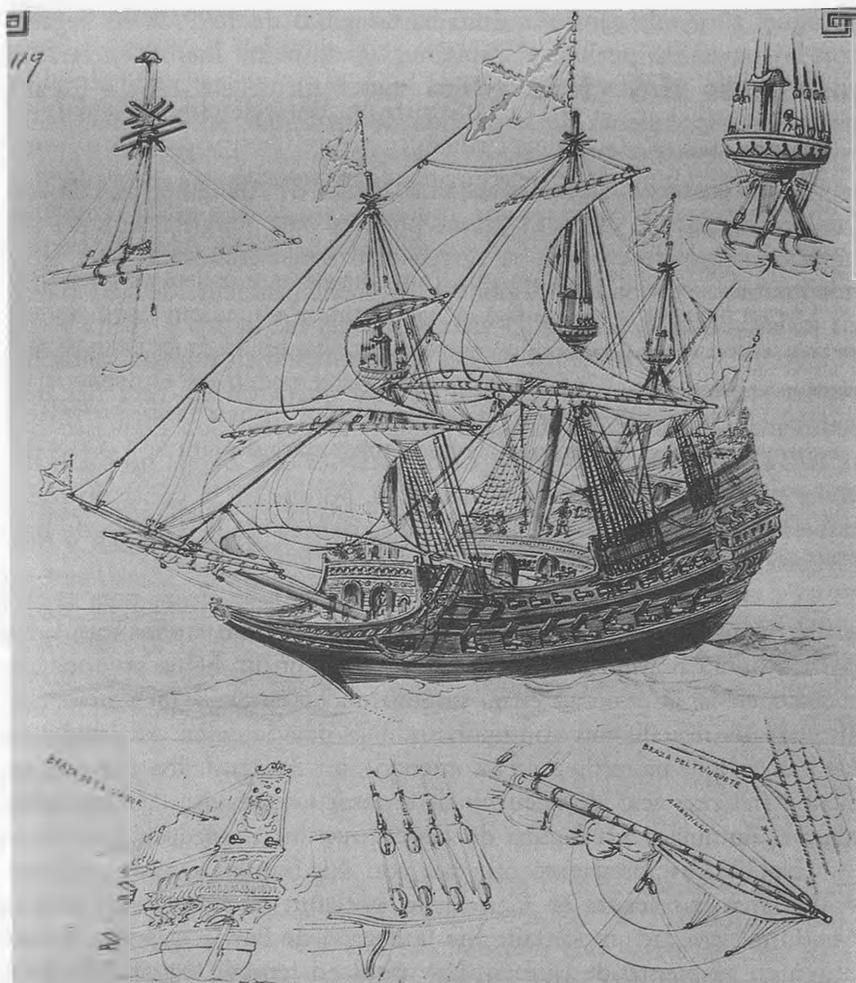
de aquel año, y la campaña duró hasta agosto de 1699. A su llegada, con las naves maltrechas, el capitán y el almirante fueron encerrados en el castillo de San Juan de Ulúa con el fin de enviarlos a España para que respondiesen de la pérdida de un buque en enfrentamiento con los franceses.

Mientras tanto había llegado don Martín de Aranguren Zavala con tres barcos para la Armada y con poderes para dirigirla, aunque sin nombramiento de capitán; se agregó otro barco comprado para reconocimientos, volviendo a disponerse momentáneamente de siete naves, en malas condiciones. Pero el viaje de Zavala fue de ida y vuelta y con él trajo a España los menos malos, aprovechando su primera salida hacia La Habana para regresar, con lo cual quedaron en Veracruz tres, todos maltrechos y al mando del capitán del tercio don Francisco Butrón. Tal era el estado de estas embarcaciones que Zavala no pudo llevarlas con él, lo cual resultó beneficioso, porque de lo contrario todas hubiesen regresado a España, con la desaparición de la Armada de Barlovento.

La entrada del nuevo siglo se presentaba muy negra para la Armada. Constaba de tres fragatas, un patache y una balandra tripuladas por unos 735 hombres. El capitán interino, Butrón, había muerto y le sucedió en la interinidad don Antonio de Landeche, quien tuvo que afrontar las dificultades consiguientes a la nueva guerra. El estado de los barcos sólo permitía navegar cuando eran resguardados por una escuadra francesa con el único fin de repartir las situadas. Mientras, los ingleses dominaban la laguna de Términos y sus alrededores.

En 1703 se reorganizó otra vez con dos fragatas nuevas, capitana y almiranta, fabricadas en Campeche, y cuatro embarcaciones pequeñas. Otra novedad importante fue la llegada de Pez, a quien se le restituyó en su puesto de capitán. Las prisas en repartir los situados precipitó la salida durante el mes de diciembre, tiempo peligroso para la navegación en el golfo de México; los temporales llegaron como se temía, y las dos fragatas nuevas quedaron muy averiadas. Unos pequeños arreglos en Campeche le permitieron a duras penas seguir su recorrido y cumplir con el reparto para regresar a Veracruz en agosto de 1704. Una vez más, y no será la última, la necesidad se imponía a la prudencia y el resultado fue el temido.

La Guerra de Sucesión impuso unos desplazamientos muy perniciosos para la Armada de Barlovento, los viajes continuados a España



Galeón del siglo XVII.

Detalles del aparejo segun una pintura de la época. Arbol mayor 9 obengues por banda y dos bandas, mastelero de grana 5 obengues por banda. Arbol trinquette 7 obengues por banda dos bandas idem mastelero velacho 4 obengues por banda. Arbol de meante 4 obengues por banda. Para mas detalles véase el libro Véase las *Disquisiciones náuticas* de D. Ciriaco Fernández Ordoño la mitad media pag. 35. Instituto de Estadística.

Buque de principios del siglo xvii. (Dibujo de Rafael Monleón, Museo Naval, Madrid).

para traer dinero y poder sufragar las campañas. Las travesías las realizaba la capitana en solitario, cargada siempre con más de un millón de pesos. Las salidas, cuatro o cinco, solían ser en diciembre. La suerte la acompañó en todos sus viajes, sin sufrir temporales ni encuentros con los enemigos, cumpliendo felizmente sus previsiones.

El resto de la Armada, con muchas dificultades, podía dedicarse al reparto de sitiados, y a veces con el resguardo de naves francesas. Las carenas se hacían con lentitud por falta de numerario y materiales. En la práctica había desaparecido como tal Armada, pues sólo podía disponer de uno o dos buques, y en ocasiones de ninguno; barcos particulares cumplían su cometido. Los únicos que no se lincenciaban eran los más de 800 hombres, que se mantenían con la esperanza de resucitar la Armada porque las levas eran demasiado lentas.

Proyectos de renovación

La Guerra de Sucesión estaba aniquilando la marina española. Con las nuevas ideas venidas de Francia se pensó en una reforma total de la misma. Había que comenzar por lo fundamental: la fabricación de un gran número de barcos, imprescindibles para la defensa del imperio y sobre todo para proteger el comercio con América, destino que se daba en el proyecto de la mayoría de los 20 buques que se construirían. Y aunque al final todo quedó en buenos propósitos, expondremos algunas disquisiciones.

Los barcos serían 20 fragatas de 600 toneladas, de construcción americana, porque en Cantabria resultaban demasiado caras y eran más endebles, al contrario de lo que se había defendido hasta entonces. Portarían 60 cañones cada una. Estudiados los diversos astilleros americanos, se concretó que el lugar más idóneo era La Habana, aunque los palos mayores se transportarían desde Pensacola en urcas especiales. Se desechará Campeche, donde se habían fabricado los pocos barcos nuevos de que dispuso la Armada de Barlovento; el importe de un barco, incluidas las obras de fabricación, carenas, gasto del personal y pertrechos, ascendían a 90.000 pesos⁴⁰, que multiplicados por 20 arro-

⁴⁰ P. E. Pérez-Mallaína Bueno, *op. cit.*, p. 398.

jaban un presupuesto imposible de cubrir, aunque el plazo era de seis años. A pesar de todo, se realizó asiento con don Manuel López Pintado, quien prestaría tres barcos para transportar a La Habana personal especializado y los pertrechos necesarios. La Hacienda Real aportaría los caudales procedentes del impuesto ordinario del comercio americano, más 300.000 pesos que entregó como contribución especial. Pero el destino que se le dio fue otro: las necesidades de la guerra, como si la Armada no fuese necesaria en tiempos bélicos. Con esa cantidad se podrían haber fabricado seis de las fragatas, aparte sueldos.

Siguiendo en el campo de las suposiciones previstas, toda la formación de las veinte embarcaciones, más dos pequeñas para aprovechar las maderas cortas, navegaría bajo la denominación de Armada de Barlovento, aunque se destinase a esa función tan sólo dos o tres fragatas y un patache. El resto se dedicaría a la protección del comercio americano estableciendo turnos de rotación con las anteriores para que todas las tripulaciones permanecieran algún tiempo en España, de donde procederían en su mayor parte.

Fallido este proyecto, la nueva monarquía seguía pensando en reorganizar la Armada española. Si veinte bajeles eran demasiados para las posibilidades existentes, se redujo la pretensión a diez. Los proyectos de los barcos los realizó Antonio de Gaztañeta, estimado con mejor preparación entre los diversos posibles, quien confeccionó los planos de un buque tipo de 800 toneladas con dos puentes y tres palos mayores, características de los llamados «navíos», denominación que hasta ahora se podía aplicar a toda embarcación.

Ni reducido a la mitad pudo llevarse a cabo este plan. Si el dinero aportado por el comercio había sido desviado a otros fines, los barcos pertrechados por López Pintado para trasladar a La Habana los técnicos y utensilios fueron enviados al bloqueo de Barcelona.

Mientras estos propósitos no pasaron de serlo y proseguía el cobro de arbitrios de Armada, nada exigüos por cierto, los hombres de la tripulación en nómina no cobraban nada ni recibían raciones. La mayoría estaban embarcados, o buscaban estarlo, en bajeles mercantes. Cuando había noticias de enemigos y era viable el éxito, se acudía hasta a embarcaciones de pesca, como sucedió con un ataque a Tuxtla⁴¹. La capitana *Ntra. Sra. de Guadalupe* estuvo en España hasta 1715 cuan-

⁴¹ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 192.

do debió regresar otra vez, porque no aparece más veces. Sí se habla de dos barcos: el *San Juan* y el *Santa Rita*, procedente éste de ocho embarcaciones capturadas a los ingleses en la laguna de Términos, para cuya acción fueron utilizadas cuatro embarcaciones mercantes. Las demás también fueron incorporadas a la Armada por orden del virrey, pero ninguna era de provecho. Con el *San Juan* y algunas balandras prestadas por un corsario español, más dos de Santo Domingo y una de Cumaná, todas al mando del gobernador del tercio don José Rocher, se consiguió el 11 de febrero de 1718 el desalojo de Vieques por los ingleses: la *Santa Rita*, que se había separado durante una tormenta anterior, capturó en las costas de Cuba una fragata francesa y otra holandesa.

El año 1719 parecía propicio para el resurgir de la Armada de Barlovento. Se inició el año con cuatro embarcaciones, tres llegadas de España y la holandesa capturada, y aunque se perdió una en un temporal, por salir de Veracruz en tiempo intempestivo, en el transcurso del mismo se fueron añadiendo otros buques hasta un total de ocho, como en los mejores tiempos, a base de capturas, con 1.875 toneladas y 154 cañones. La dotación humana no correspondía con el aparente potencial: 650 hombres muy desanimados, pues se les adeudaban pagas superiores al año.

Quizás ésta fue la causa por la cual su actividad se reducía a repartir las situadas, aduciendo dificultades para realizar operaciones de acoso, como sucedió a requerimiento del gobernador de Puerto Rico para que se desalojase a los daneses de Cayos de San Juan o a los ingleses de la isla de Vaca. Hubo dos años que no se registró ninguna salida, ni siquiera para los sitiados. Los barcos se consumían en puerto y se iban desechariendo paulatinamente. Todo a pesar de estar al frente de la Armada, aunque sin el nombramiento de capitán, Rodrigo de Torres, persona muy activa y de la confianza del virrey.

Con el fin de paliar los gastos de personal de mar se reformó la composición del mismo en 1624 pasando de 482 a 325 hombres, con reducción a la mitad de artilleros, grumetes y pajés.

La infantería estaba repartida en diversos acuartelamientos, entre ellos el castillo de San Juan de Ulúa, hasta 427, de donde se tomaban cuando era necesario. El importe en pagas se redujo de 176.850 pesos a 125.340. Así se disponía de más dinero para la construcción de buques nuevos, pues se seguía pensando en la utilidad de la Armada de

Barlovento, que estando bien dotada posibilitaría la desaparición de algunos presidios y gastos consiguientes⁴².

De momento se consiguió una sola fragata nueva fabricada en La Habana, la *San Juan*, que de inmediato se empleó en perseguir a una embarcación francesa que navegaba por las costas de Alvarado sin éxito a causa de la calma. Al año siguiente, 1626, desalojan a los ingleses de Valis con la *San Juan*, la *Begoña* y la balandra *Águila* y una dotación de 600 hombres, pero por falta de provisiones, sólo se consiguió apresar la goleta *Jorge*.

Con ocasión de la nueva guerra con Inglaterra se pensó que La Habana era el lugar más idóneo para concentrar un gran número de bajeles, y desde allí salir en auxilio de cualquier otro que fuese atacado. Se juntarían, según las previsiones, 18 bajeles al mando de don Antonio Gaztañeta, quien salió de Cádiz con cuatro fragatas. Dejando Puerto Rico bordeó Santo Domingo por el norte y embarrancó en los bajos de la Plata, llegando a Veracruz con sus buques maltrechos. El virrey puso a su disposición la capitana, *San Juan*, y lo envió a La Habana. Después saldría Rodrigo de Torres con otros barcos que se estaban carenando. Ya no fueron 18 sino 10 las naves concentradas, por lo que Gaztañeta no se atrevió a salir a atacar al almirante Hozier, que se encontraba en Bastimentos con una fuerza muy superior⁴³; sólo salen dos fragatas a repartir situados; al regreso dan caza a dos fragatas holandesas y un paquebote inglés, pero los dos buques propios vararon en el bajo de los Jardines en la isla de Pinos; salvadas las tripulaciones, algunos de sus componentes quedaron en La Habana y los demás siguieron a Veracruz.

Así se fue desbaratando la importante formación que se pensaba reunir y otra vez la Armada no dispone ni de buques para repartir los situados, con lo que se vuelve a recurrir a los mercantes. Alguna vez contó con cuatro navíos y una fragata, pero era cuando llegaban las flotas de España, y debían regresar con las mismas; sin embargo, y a pesar de la anterior reforma, la dotación de personal fue creciendo a compás de los esporádicos incrementos de buques, que una vez desparecidos continuaban en nómina.

⁴² *Ibidem*, p. 200.

⁴³ *Ibidem*, p. 203.

Así, en 1740 disponía de 1.216 plazas. Se redujeron en 1745 a 900, pero contando con infinidad de trabas burocráticas cuando se disponía de una sola fragata. Si en 1724 se consideraba que con 176.850 pesos era exagerado el gasto en pagas, en 1745 ascendía a 223.529 con la reducción.

Desaparición

Si en 1718 se hizo una excepción con la Armada de Barlovento desapareciendo todas las demás, al quedar englobadas en la Real Armada de España, poco tiempo duró la excepcionalidad. El 31 de enero de 1748 una real orden ponía fin a la misma⁴⁴. Se adujo como causa el excesivo gasto y la poca eficacia. A simple vista nada habría que objetar; pero si consideramos que las pagas y raciones muchas veces no se repartían, las cifras no eran reales: sólo aparecían sobre el papel. La objetividad habría que medirla en razón del material puesto a su servicio y el tratamiento dado al personal. Y no hay que olvidar, entre otros parámetros, los arbitrios que se cobraban por Armada y luego se desviaban de su destinatario natural; las instrucciones quasi fundacionales cuando se reorganizaba después de cada desaparición de sus buques prohibían navegar en el golfo durante determinada época del año; pues bien, cuando mejor estaba dotada en cantidad y calidad de bajesles se la hacía salir como si no importase la desaparición de algún buque que tantos esfuerzos habían costado, con las consiguientes pérdidas humanas. Desde España se daban órdenes severas y luego la coletilla: «Todo lo que antecede puede ser renovado por el virrey», como las invernadas señaladas en todas las consultas y decisiones finales a Santo Domingo o Puerto Rico, donde nunca permaneció la Armada habitualmente.

Como en tierra, también en el mar la lejanía hacía que las órdenes dictadas desde España fuesen letra muerta. Al fin y al cabo la autoridad máxima era la misma: el virrey, y no son disquisiciones sin fundamento lo que decimos. El virrey protestó por la desaparición de la Armada, y en sus escritos se ve claramente que su decepción venía

⁴⁴ *Ibidem*, p. 212.

motivada porque la Armada no se desvanecía totalmente al quedar algunos barcos, dos o tres, asignados al puerto de La Habana y por lo tanto lejos de Veracruz, aunque en teoría bajo su jurisdicción, como se le decía desde Madrid; porque, aparte la nueva sede, con la distancia suficiente para poder contravenir los mandatos, los mandos de los buques quedaban asignados a la Real Armada de España.

También ahora un informe detallado de don Antonio Perea aducía razones de navegabilidad para que, en caso de permanecer la Armada de Barlovento, el lugar menos apto para la residencia habitual era Veracruz, pues los vientos imponían unas travesías muy largas y penosas para salvar cortas distancias lo que no se tuvo en cuenta a lo largo de su azorosa vida, y recalcamos por última vez, causa de la pérdida de los mejores buques de la Armada.

La real orden de extinción se dictó el 31 de enero de 1748, y no se conoció en México su contenido hasta septiembre, porque el oficial que la transportaba tuvo que arrojarla al mar al ser capturado por los ingleses. A la azarosa vida de la Armada de Barlovento no podía faltarle este toque de incertidumbre.

Don Antonio Perea, autor del informe citado, y el contador don Antonio de la Granda fueron los encargados de poner en orden las pagas atrasadas y realizar el inventario de todo lo existente en Veracruz, incluida la documentación, para trasladarlo todo a La Habana. Esto no finalizó hasta abril de 1749.

Capítulo III

ASTILLEROS Y ARSENALES

La lejanía de la metrópoli imponía la existencia de astilleros en América, al menos para la reparación de los buques de ambas Armadas. Estas obras eran requeridas con frecuencia dada la endeblez de la madera, material fundamental de los bajeles de entonces, ante los embates de las olas o la acción destructiva de la broma en las zonas tropicales. También los defectos de fabricación, con maderas inadecuadas, obligaban a los barcos a pasar por los astilleros con cierta asiduidad. Hemos visto que fueron frecuentes los casos de construcción de buques en el mismo instante que se necesitaban, de tal forma que entre la concesión de numerario y la puesta a flote pasaba poco tiempo. Eso quiere decir que las maderas, aunque fuesen seleccionadas, no reunían las mínimas condiciones de un ensamblaje duradero y ocasiones hubo que apenas botados los barcos ya hacían agua.

Si estas anotaciones son válidas para ambas Armadas, hemos comprobado que por imperativos tácticos y de navegación, la existencia de la Armada de la Mar del Sur dependió exclusivamente de las construcciones realizadas dentro de su ámbito marítimo. Los barcos llegados desde España fueron muy pocos y sólo al final de su larga vida. También la Armada de Barlovento, aunque en mucha menor medida, se hizo tributaria, por diversas razones, de las construcciones americanas.

Los arsenales se integraban en los astilleros como depósitos de los materiales complementarios a la madera: clavazón, fibras vegetales, cañones, etc., herramientas utilizadas e instrumentos de navegación, con personal especializado para diversas funciones.

UBICACIÓN DE LOS ASTILLEROS

Los primeros astilleros americanos nacieron casi espontáneamente en los lugares propicios para efectuar las reparaciones más frecuentes y sencillas, como era la carena. En el primer capítulo fuimos destacando las ensenadas que por la amplitud de las playas y la tranquilidad de sus aguas eran aptas para esta labor. Aquí tenemos ya unos primeros elementos a considerar en la elección de determinados lugares como más idóneos para este tipo de operaciones. Pero la carena no requería necesariamente instalaciones estables, con tal de llevar en el propio barco los utensilios y materiales precisos. Los piratas solían hacerlo así cuando no disponían aún de bases amigas que los acogiesen; buscaban las condiciones indicadas en islas deshabitadas o lugares desprotegidos.

Pero los astilleros propiamente tales sí necesitaban protección desde el inicio de los preparativos para la construcción de las naves. No sólo el instrumental, sino también las maderas podían ser robadas y destruido lo sobrante para evitar que siguiesen las obras adelante, o al menos retardar lo más posible su ejecución con el fin de ganar tiempo y que no pudiese ser perseguido el agresor.

La proximidad de bosques con abundancia de árboles altos, robustos y de maderas selectas era también condición imprescindible al ser material pesado y de costoso transporte; si además por el bosque discurría un río que facilitase el arrastre de los troncos, hacía que la elección de un lugar determinado fuese casi segura.

Como en la época que nos ocupa no se realizaban obras de drenaje y adaptación en el mar, las ensenadas con buen calado cercano a tierra eran las preferidas; de lo contrario el buque debería ser terminado alejado de la playa, y faltaba entonces la protección en el momento que más se necesitaba.

Con todo, resta otro requisito imprescindible: la mano de obra abundante y barata para todas las etapas de la fabricación, desde la tala de árboles hasta el acondicionamiento final.

Los yacimientos de hierro eran muy convenientes, pero no precisos. Los cañones y el herraje en general podían transportarse más fácilmente ya elaborados, o ser aprovechados de otros buques inutilizados, cosa muy frecuente, más en la mar del Sur que en la zona del Caribe.

Relatadas las condiciones más esenciales que debía tener un astillero, veamos los lugares concretos de América donde se construyeron los buques para las Armadas indias.

En la Mar del Sur fueron Guayaquil y la cercana isla de Puná, como complementaria en la última fase de elaboración, los emplazamientos casi exclusivos, sobre todo para los barcos de mayor tonelaje, destinados a la Armada. La desembocadura del Guayas reunía todas y cada una de las cualidades esenciales a un buen astillero.

En 1370, don Dionisio de Alsedo decía de Guayaquil:

Superiormente ventajoso a todos los demás de ambas Américas y a los más célebres de Europa por la situación de la playa, por la inmediación de los montes y por la calidad permanente de sus maderas¹.

Y Lawrence Clayton en nuestros días le ha dedicado un gran estudio pormenorizado de todos sus aspectos, incluidas las vicisitudes de la fabricación de casi todos los buques².

Algunas veces falló la protección y no sólo fueron tomadas, saqueadas y quemadas las instalaciones del astillero sino que también la ciudad sufrió los mismos efectos. Reunía las condiciones naturales idóneas para su fortificación, pero el exceso de confianza y el abandono incompresible en que estaba sumido este lugar, objetivo de la piratería después de El Callao y Panamá, facilitaron varias incursiones.

Existieron otros muchos lugares en la costa de la Mar del Sur en los cuales, por la bondad de sus maderas en primer lugar, y por disponer de amplia playa y aguas tranquilas en segundo, se construyeron embarcaciones. El más importante después de Guayaquil fue el Realejo en Nicaragua, en el golfo de Fonseca, que precedió a Guayaquil. Panamá y Nicoya también destacaron en la industria naval, pero sus productos iban destinados al tráfico mercantil. De Panamá salían a finales del siglo XVI dos o tres embarcaciones por año y un arqueo que oscilaba entre 60 y 175 toneladas. Nicoya, en el golfo del mismo nombre, compitió con los dos precedentes y con idéntico destino. Sólo en El Callao, además de Guayaquil, se construyeron algunos barcos para la Armada, pero de pequeño tonelaje, y se acondicionaron algunos mercantes, al igual que se colocaban allí los cañones de los buques guaya-

¹ D. Alsedo y Herrera, *Compendio Histórico*, Madrid, 1946, p. 19.

² L. A. Clayton, *op. cit.*

quileños. Como vemos, todos estos lugares estaban al resguardo de los elementos naturales y capacitados para buenas defensas.

Jorge Juan y Antonio Ulloa citan además Chiloé, Valdivia, Concepción, Atacames y Chincha. En las islas de Juan Fernández se podían hacer reparaciones aunque fuesen de importancia³.

En la costa atlántica La Habana reunía casi iguales condiciones que Guayaquil para haber centralizado la construcción con destino a la Armada de Barlovento. Pero por unas u otras causas no fue así hasta la reforma del siglo XVIII. Aunque tardíamente, se reconoció la mayor pervivencia de las embarcaciones de origen americano, quizá por la fama de las guayaquileñas. El mayor importe de los salarios las convertía en demasiado caras y algunas veces se prefirió construirlas en el Cantábrico e incluso en Holanda. No obstante Campeche destacó por sus maderas y allí se fabricaron muchos buques. Al final perdió la batalla, al igual que otras ciudades, en favor de La Habana, porque ésta reunía mejores condiciones naturales para la defensa. En Campeche había poco calado y la última fase del buque había que realizarla demasiado lejos de la playa.

Cartagena descolló también en esta labor, en cuyo astillero se hicieron algunas galeras para la defensa de sus costas y otros tipos de barcos con la misma misión, y sobre todo fue muy utilizado por los particulares para toda clase de embarcaciones. Se inició como centro secundario de reparaciones navales. Después vino la construcción de galeras. A principios del siglo XVII creció considerablemente en disputa con las fortificaciones terrestres. A mediados de siglo se construían buques de más de 500 toneladas. La Corona firmó un asiento para fabricar cuatro galeones en su astillero.

Coatzacoalco disponía de abundantes e inmejorables maderas, sobre todo para palos mayores, pero sólo hay constancia de la botadura de una nave, de gran porte por cierto, pero no reunía población suficiente y la obra avanzó muy lentamente. Lo mismo sucedió con Alvarado.

Gibraltar y Maracaibo desplegaron gran actividad para embarcaciones costeras y de uso casi exclusivo del lago. Algo parecido puede decirse de San Juan, Guantánamo, Santiago de Cuba, Santo Domingo, etc.

³ J. Juan y A. de Ulloa, *Noticias secretas de América*, Londres, 1826, pp. 66-68.

Veracruz, por ser sede efectiva de la Armada, tuvo que dedicarse a reparaciones de envergadura y a la construcción de algunos buques. Disponía, lógicamente, del arsenal real más importante de la zona, trasladado después a La Habana.

Y hemos dejado La Habana para el final porque fue la elegida por la reforma borbónica para astillero real. Se consideró que reunía todas las condiciones necesarias: amplia y profunda ensenada; buenas defensas, aunque fue tomada varias veces por los enemigos; mano de obra abundante; no muchos especialistas, pero se enviaron desde España; y buenas maderas. Carecía de ellas para mástiles, que eran transportadas en urcas especiales, primero desde Pensacola y después también desde Coatzacoalco.

La actividad de La Habana se inició muy temprano. Ya en la década de los años 50 del siglo XVI Menéndez de Avilés mandó construir algunos galeones agalerados de unas 250 toneladas a vela y a remo para poder perseguir a los corsarios aun durante las calmas. A principios del siglo XVII eran muchos los buques de comercio que procedían de su astillero y del de Santiago. Tal fue el auge que tomó la industria naval, que Felipe IV hubo de dictar unas disposiciones prohibiendo la corta de caoba, roble y cedro para otros fines. En 1600 se comenzaron las obras de seis galeones para el rey, cuya ejecución duró dos años. Estos bajeles utilizaron todavía arboladura procedente de Europa, lo mismo que la jarcia. El personal especialista se desplazaría desde España en casi todos los astilleros de la zona. La actividad fue en aumento y ya vimos que cinco de los seis galeones encargados en 1608 con destino a la Armada de Barlovento se incorporaron a la del océano. Los encargos reales no cesaron en toda la centuria.

La elección de La Habana como astillero real exclusivo en el siglo XVIII produjo su despegue definitivo con respecto a los demás del Caribe y golfo de México. Todavía la Armada de Barlovento disfrutó de algunas de sus unidades, pero una vez desaparecidos sus bajeles, iban destinadas a la Real Armada de España. Sin olvidar los numerosos encargos de particulares.

INSTALACIONES

Las instalaciones eran muy rudimentarias, como lo requería la obra de tipo artesanal, algo parecido a lo que vemos todavía en algunos

puertos pesqueros. En los astilleros de segundo orden no había prácticamente ninguna. El buque se comenzaba a construir en la playa, se hacía el armazón y en cuanto podía mantenerse a flote era arrastrado al agua y dentro del mar se continuaba hasta su terminación. No obstante, los buques de más tonelaje requerían algún tipo de emplazamiento. Veamos algunos.

Grada: estaba formada por una plataforma plana de madera, inclinada hacia el agua con un desnivel variable en relación al tonelaje del buque a construir. El declive solía oscilar entre 1/12 para los mayores y 1/10 para los menores. El pavimento sobre el que se apoyaba la plataforma debía ser suficientemente sólido para evitar hundimientos con el peso del barco. Si la construcción se realizaba en la ribera de un río las precauciones debían ser mayores, afianzando la plataforma con fuertes estacas u obras de mampostería. La parte inferior o antegrada debía estar sumergida.

Sobre la grada se hacía la quilla colocando el armazón principal; se forraba con las maderas interiores y exteriores bien ensambladas y las ranuras que quedaban se calafateaban rellenándolas con estopas introducidas a golpe con punzones y mazos; son las costuras, que después se embadurnaban con brea derretida para evitar las filtraciones.

Cuando el peso de la parte hecha lo aconsejaba y se presumía flotación suficiente, se dejaba deslizar hacia el agua quitando las piezas de retención y ayudándose con palancas, trinquetes, y hasta tiros de mulas, si fuese necesario. Con parte del casco ya en el agua, se proseguía hasta la terminación.

El emplazamiento de la grada no era fijo ni permanente. Al terminar cada obra todo quedaba abandonado, y al recibir otro encargo se buscaba nuevamente el lugar idóneo, que no tenía por qué ser el mismo. Al hablar de astilleros nos referimos pues a una amplia zona de la playa o del río. Eran, por tanto, instalaciones transitorias y móviles, como lo era también la terminación del buque. En esto Guayaquil era el prototipo. A cierta distancia de la ciudad se seleccionaba el lugar concreto, previa consulta del superintendente a personas que tomaban parte destacada en la construcción. Determinado el sitio había que tomar posesión de él. Para ello, además de los amplios poderes del superintendente, se invocaba el derecho de dominio preeminente del rey si alguien vivía en él o tenía allí un barco en construcción. Al lado se levantaba una empalizada a modo de fortaleza con algunos cañones.

Para la terminación del buque había que trasladarlo a la isla de Puná, que disponía de calado suficiente⁴.

Con el personal sucedía algo parecido. Al finalizar las obras todos los operarios y demás personal eran despedidos para reclutarlos nuevamente cuando fuese necesario. En la zona atlántica se recurría con cierta frecuencia al sistema de asiento, mediante el cual un particular se comprometía a entregar un barco a cambio de una cantidad, por lo que no gozaba de las prerrogativas indicadas.

De dar la quilla: los barcos de madera estaban sujetos a múltiples averías. Las más frecuentes eran la podredumbre de la madera o fallos en el calafateado. En ocasiones no era posible llegar al astillero, o como ocurría al principio, no se disponía de instalaciones apropiadas para dejar fuera del agua la parte afectada.

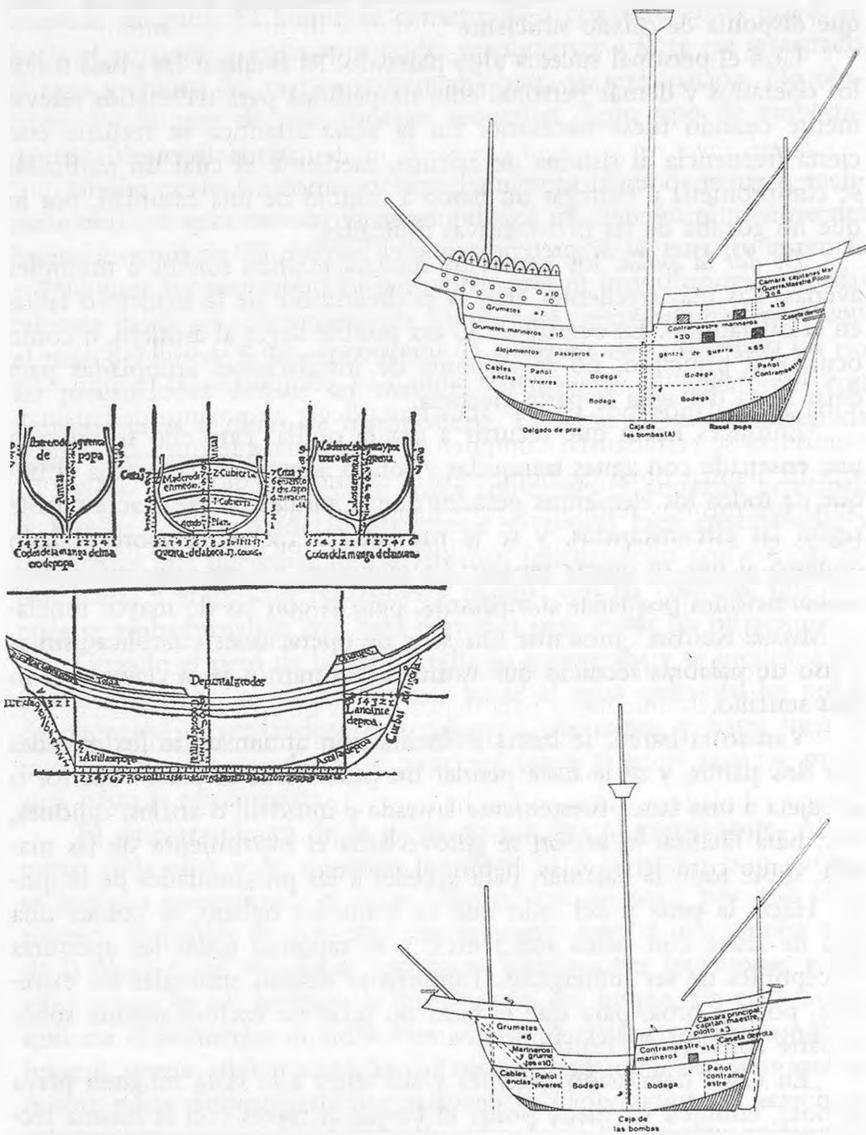
Entonces había que recurrir a dar la quilla. Para ello se buscaba una ensenada con aguas tranquilas y fondo arenoso, se aligeraba el buque de todos los elementos pesados que se pudiese o fuese aconsejable según las circunstancias, y se le tumbaba o inclinaba sobre el lado opuesto al que se quería reparar. La maniobra no era muy difícil con embarcaciones pequeñas o medianas, pero sí con las de mayor tonelaje. Miguel Roldán⁵ prescribe una serie de operaciones complicadísimas y uso de palabras técnicas que vamos a ahorrarnos para ceñirnos a lo más sencillo.

Varado el barco, se inicia la inclinación apuntalando los mástiles por dos partes, y se le hace pender un peso desde la parte superior o se sujetó a una barca fuertemente lastrada e inmóvil, o anclas, cañones, etc.; para facilitar la acción se aprovechaba el movimiento de las mareas, sobre todo la bajamar, para acceder a las proximidades de la quilla. Hacia la proa y del lado que va a quedar debajo, se coloca una caja de lastre con pesos suficientes, y se taponan todas las aperturas susceptibles de ser sumergidas. También se debían apuntalar los extremos, popa y proa, para que el peso no recayese exclusivamente sobre la parte convexa del centro.

En casos demasiado urgentes y sin tener a la vista ninguna playa arenosa, también se puede poner el buque al través con la misma té-

⁴ L. A. Clayton, *op. cit.*, p. 19.

⁵ M. Roldán, *Cartilla de construcción naval y manejo de los buques*, Madrid, 1877, pp. 387-388.



Corte transversal y longitudinal de una nao, tomada del libro de García de Palacio *Instrucción Náutica*, libro IV. Corte longitudinal de una nao de 400 toneladas, según Etayo. Corte longitudinal de una nao de 100 toneladas, según Etayo.

nica, pero con mucha menos inclinación y sin que toque fondo. En los astilleros un poco evolucionados se disponía de un dique rudimentario para dar la quilla. Consistía en una pared sobre la que se escoraban las embarcaciones en la pleamar y con la bajamar se carenaba la parte inferior.

Instalaciones en seco para carena: Con demasiada frecuencia había que reparar en poco tiempo un buque o varios a la vez, por lo que surgieron a finales del xvii los diques en seco o varaderos y flotantes. Con ambos sistemas se pretendía que el barco quedase fuera del agua a babor y a estribor al mismo tiempo, y así poder carenar simultáneamente los dos lados.

El primer método consistía en una excavación a la orilla de la playa o río, y durante la bajamar se abrían las compuertas al tiempo que se iba apuntalando por ambos lados hasta llegar al máximo de bajamar y entonces se cerraban las compuertas. Si el agua que quedaba dentro impedía algunas obras, se bombeaba al exterior. El dique flotante conseguía los mismos resultados pero dentro del agua, dejando al barco aislado en una especie de caja, utilizando también compuertas, bombeos y apuntalamientos. Con los bajeles en seco no se dependía de las mareas para realizar cualquier tipo de reparaciones.

Almacenes: próximos a los lugares concretos donde se efectuaban la construcción y recorrido de las embarcaciones, estaban los almacenes para las herramientas y para depositar los objetos que portaban los buques mientras se realizaban las obras y constituían un impedimento para las mismas. Pero además debían ser suficientemente amplios para albergar arboladura, jarcia, velas, herrajes, clavazón, etc. A veces junto a los almacenes se fabricaban diversos elementos empleados en los buques, como cordelería, velas, betún, clavos, etc.

MATERIALES

Entre los materiales empleados en los buques, la madera ocupaba un lugar preeminente, pero no exclusivo. Hacían falta clavos, impermeabilizar las juntas, dotarlos de velas, cuerdas, cañones y un sinnúmero de enseres, además de abundante vasijería imprescindible en todas las travesías. Don Salvador Cerón⁶ describe con detalle infinitad

⁶ S. Cerón, *Estudio sobre materiales y efectos usados en la Marina*, Cádiz, 1882.

de materiales y utensilios con cada una de sus clases o tipos. Nosotros nos vamos a ceñir a las imprescindibles: madera, clavos, fibras vegetales, betunes y cañones.

Maderas: son muchas las opiniones vertidas acerca de la bondad de unas maderas sobre otras, la relación peso-duración, superioridad de las americanas sobre las europeas, luna en la que debían ser cortadas, maceración o curación en agua dulce o salada, etc.

Expondremos, claro está, algunas de estas cuestiones, pero ya hemos adelantado en el capítulo anterior que para las Armadas españolas de Indias sólo contaba la selección. Las lunas y el tratamiento posterior estaba fuera de lugar, pues en la provisión de buques había una falta total de previsión. Los árboles comenzaban a cortarse y a aserrarse en el preciso instante de la concesión de uno o más buques y las tablas se iban colocando al ritmo que llegaban a la grada.

Los comerciantes, al depender sólo de su voluntad y posibilidades, disponían de más tiempo para sus encargos. Pero si hemos visto muchas incautaciones de barcos, no ocurría lo mismo con las de maderas preparadas. La solución de apoderarse por decreto de los bajeles tampoco era buena, porque los fabricaban a propósito poco aptos para ser armados y demasiado panzudos.

Hecha esta salvedad, por fin se reconoció en el siglo XVIII la mejor calidad de las maderas americanas. La Armada de la Mar del Sur también tuvo resuelto el problema desde el principio al ser autónoma en ese sentido, con la ventaja de darse la coincidencia de que eran precisamente las mejores, en opinión de la mayoría de los tratadistas. La abundancia, variedades y longitud de los árboles de la zona de Guayaquil fue proverbial.

Don Dionisio Alsedo⁷ cita 29 clases de árboles de Guayaquil cuya madera era utilizable en las embarcaciones; la mejor para las diversas partes del buque era el guachapelí pardo, que los naturales llamaban mulato. Además de la resistencia a la pudrición y a la broma era dócil al hacha, azuela y escoplo. Se utilizaba para todas las partes del buque, incluida la quilla. Le seguían en importancia el roble, el amarillo y el colorado. Para Jorge Juan y Antonio Ulloa⁸, «el guachapelí es la ma-

⁷ D. Alsedo y Herrera, *op. cit.*, p. 19.

⁸ J. Juan y A. de Ulloa, *op. cit.*, p. 58.

dera más admirable que se ha descubierto hasta el presente porque es muy sólida y fibrosa»; según ellos, el roble de Guayaquil no era de la misma calidad que el de Europa y tenía menos fortaleza, pero estaba muy trabada su fibración y dispuesta en distintos órdenes, por lo que no se rajaba con facilidad y no estaba sujetada a la broma. Para las arboladuras destacan la maría, mejor que la del mismo nombre de Cartagena y todo el mar del golfo de México y Caribe. Otras maderas importantes eran el canelo, mangle, bálsamo y laurel.

Si la maría era ideal para la arboladura, las demás también tenían un destino específico: el roble era para la tablazón, el canelo para la quilla y motonería, el laurel para los remos, etc..

Las maderas utilizadas en los demás astilleros de la Mar del Sur eran inferiores en calidad y más corruptibles: en Valdivia se empleaba el avellano, muy flexible; en Chiloé el alarce, en el Realejo el cedro y en Chincha el espino.

La curación y el secado eran aspectos importantísimos. Jorge Juan y Ulloa dicen que las maderas de la costa de la Mar del Sur no necesitaban ningún tratamiento; podían pasar directamente del árbol al astillero porque no se corrompián, y los buques alcanzaban muchos años de vida. Pero no se trataba tan sólo de la duración, sino de evitar otras averías. Hemos visto que los buques recién hechos necesitaron carena antes de salir de Guayaquil. Además, como era urgente su empleo, el mayor peso les restaba velocidad y maniobrabilidad. Roldán, aunque se refiere a las maderas utilizadas en Europa, opina que debe mantenerse mucho tiempo en agua salada y después tenerlas durante un año en seco antes de aplicarlas a los bajajes. Don Salvador Cerón, que escribe su obra 50 años después y hace un estudio muy detallado de todas las clases de maderas, aporta unas tablas comparativas interesantísimas sobre densidades y otros aspectos entre maderas verdes y secas. Propone un método que, preciso es decirlo, no se aplicaba en la época que nos ocupa porque entonces no poseían la capacidad técnica para realizarlo: someter la madera a una temperatura de 130° C, y aun así, al dejarla otra vez libre, recobra el 8 % de humedad⁹. Olvidando este método más sofisticado, las opiniones van desde la aplicación inmediata a los cinco años de permanencia en el agua que defiende el proyec-

⁹ S. Cerón, *op. cit.*, p. 246.

tista Autrán. Si la aplicación era inmediata, los troncos debían ser desprovistos de las primeras capas, consideradas más blandas y por tanto más corruptibles. Se preferían los árboles espaciados y que creciesen en bosques con poca humedad.

Hay divergencias entre los técnicos respecto a la fase de la luna que era más conveniente para la corta de los árboles, pero todos coinciden en indicar las del invierno. Pero el problema se plantearía en las zonas carentes de invierno propiamente tal, y entonces apostillan: cuando el árbol tenga menos agua.

Los astilleros que construían buques para la Armada de Barlovento disponían también de maderas muy buenas, como la maría, ya indicada, caoba, roble y cedro. Los que procedían de Cantabria llevaban en sus partes principales nogal, no muy abundante, roble y teka; en las demás partes pino, cedro, álamo y otras ligeras.

Fibras vegetales: desestimada la lana, por la gran deformación que sufría, para tejidos y cuerdas se recurrió a las fibras vegetales; las más empleadas eran el cáñamo, el lino, el esparto, la pita o manguey, el algodón, etc. En Guayaquil el algodón procedía de Chachapoyas y Cajamarca; el cáñamo, de Chile; para evitar la dependencia exterior se empezó pronto a usar la fibra de cabuya, que se criaba en la isla de Puná. Todas, menos el algodón, necesitaban una preparación especial antes del hilado y tejido como el enriado, agramado o quebrantamiento de la parte leñosa y rastrillado. Y como curiosidad diremos que, según Cerón, el pie macho del cáñamo debe arrancarse tres o cuatro semanas antes que la hembra, aunque en España no se cumplía esta condición¹⁰. Para el calafateado y carena se empleó con mucha eficacia la estopa de coco, considerada mejor que la de cáñamo; no se corrumpía en el agua ni se aflojaba. En la vertiente atlántica casi todos estos productos llegaban elaborados desde España, a excepción del hequén de Yucatán.

Alquitrán y brea: muy necesarios para el calafateado y la carena. La mayor producción se daba en Guatemala. Con ellos y otras sustancias se obtenían los betunes, a base de alquitrán, sebo, aceite de pescado, azufre o carbón molido; más tarde se usó el minio. La pez con sebo también daba buen resultado, pero fueron necesarios los envíos

¹⁰ *Ibidem*, p. 388.

desde España, al menos para Guayaquil, pues el marqués de Montesclaros solicitaba en 1609 le enviaran esas sustancias a razón de 600 arrobas al año. Los particulares empleaban aceite de copey.

Hierro: el hierro, imprescindible para anclas, cadenas, herrajes y clavos, era transportado desde España. A la Mar del Sur pasaba por Portobelo vía Panamá. Podía llegar manufacturado o como materia prima, pues en Lima se establecieron a fines del siglo XVI algunas familias de fundidores.

Cañones: los cañones representaron a veces el problema a resolver. Más de una embarcación no pudo ser armada por carecer de ellos en América. Aunque la batalla naval normalmente se resolvía al abordaje y por eso las tripulaciones siempre se completaban con infantería, en los inicios del combate era muy importante dañar el buque lo más posible para llegar al desenlace final con ventaja.

Lo más frecuente en América fue utilizar los cañones de bajales desmantelados o de fortalezas terrestres. Éstas a su vez debieron recoger cañones viejos, dada su carencia, en ultramar. Los nuevos o de nueva incorporación, que no es lo mismo, llegaban desde España a cuenta-gotas. Los fundidores de Lima tuvieron cierta actividad en la fabricación de cañones, sobre todo después del hundimiento del *San José* (II). El virrey duque de la Palata estima que durante su mandato fueron 42 las nuevas piezas que se incorporaron. Por esa época la Armada solía disponer de 100 a 140 cañones. Estas cantidades estaban en relación con los buques disponibles, por lo que a veces el número era inferior. En las fundiciones de Lima se utilizaban cobre de Chile y estaño de Bolivia. En La Habana y Veracruz también existían fundidores, pero estos trabajaban preferentemente con hierro.

Se instalaban en unas aperturas rectangulares llamadas portas, practicadas en los costados y popa. Los barcos menores presentaban una sola línea; los mayores, dos o más. En este caso los orificios no se correspondían verticalmente, sino que unos iban en la entreporta de los otros. La batería principal, en los mayores, ocupaba la hilera inferior. Fijados los cañones en su sitio, se cerraban las ventanas de la batería principal con fuertes tablones de una sola pieza, llamados portas; sujetas al bastidor superior con bisagras, se levantaban mediante una cuerda. Las demás baterías se cerraban con tableros de dos hojas. En cubierta podían ir uno o más cañones giratorios.

El distinto calibre se medía en pulgadas del orificio, y variaba desde 4 a 16, o por libras del peso de la bala, que podía llegar hasta 40 libras. Su efectividad dependía además de la maniobrabilidad de la nave y del alcance del tiro. De ahí que el número de cañones es representativo del valor ofensivo, pero no exclusivo.

Complementos importantes: en toda la travesía, también en los mercantes, además de los enseres necesarios a toda conglomeración humana, hacía falta una abundante pipería para líquidos, agua o vino, que regularmente era de madera, para resistir mejor los golpes. En más de una ocasión se retardaron las salidas por carecer de agua. También llevaban todos los buques maderas de respeto: eran piezas de arboladura para sustituir a las que se averiasen, como mastelero de gavia, de velacho, mastelerillos, vergas, etc., y en los de guerra, además de las municiones y armamento, los tapabalazos: zoquetes de madera revestidos de estopa para taponar las perforaciones que pudiesen hacer las balas de los enemigos en las inmediaciones de la línea de flotación.

EVOLUCIÓN DE LAS TÉCNICAS DE CONSTRUCCIÓN

Etapa artesanal

La industria de la construcción naval es una de las más antiguas en la actividad humana. Los distintos tipos de embarcaciones fueron evolucionando de unos a otros según las aplicaciones peculiares de cada función, militar o transporte, y adaptación al medio en que debían navegar. No obstante esa palmaria evolución y la aparición de algunos tratados acerca de la construcción y manejo de buques, se llegó hasta el siglo XVIII sin que apareciesen los primeros ingenieros navales con teorías científicas que ellos mismos llevaban a la práctica.

En el caso de América y como medio de defensa las primeras embarcaciones utilizadas fueron las galeras, como han puesto de manifiesto Clayton y Zavala, tomadas del modelo mediterráneo. Las de la costa atlántica fueron llevadas desde España, pero las de la Mar del Sur se construyeron allí, tanto en la zona central y norte como en Guayaquil y en El Callao. Las galeras del Caribe datan su presencia hacia 1580 en La Habana y en Cartagena. En la Mar del Sur las primeras noticias son anteriores. Ya Alvarado hablaba de dos galeones y una galera, to-

dos movidos a remo. Más adelante, cuando fue preciso organizar la defensa marítima, el marqués de Cañete propone en 1556 la construcción de galeras. Pero la existencia real y documentada no se da hasta 1579, año en que fue votada la *Santísima Trinidad*¹¹. Era de 17 remos y fue capitaneada por el corregidor Hernando de Zúñiga, quien había intervenido en su construcción, en compañía de otra, posiblemente la *Santa María*. En años sucesivos se echaron al agua algunas más.

Tenemos dos datos importantes: el tipo de embarcación más antigua y que la persona que iba a capitanearla intervenía en la construcción. El último es una constante que se repite muchas veces en los astilleros de Guayaquil y Puná. Así comenzaba la familiarización del gobernante y su nave desde el nacimiento de la misma. Actuaba como máximo dirigente de la obra y podía imponer las modificaciones que creyese oportunas al plan seguido, no trazado, por los carpinteros. Estaban todavía muy lejos los tiempos en que se harían diseños y maquetas a escala para traducirlos después en realizaciones. Durante los siglos XVI y XVII se operaba con dos cálculos: la relación entre la longitud de la quilla y la anchura o manga del buque y la longitud quilla-arqueo.

Siempre se ha afirmado que los barcos de la Armada de la Mar del Sur adolecían de mucha anchura, que eran casi redondos. Esta afirmación puede ser cierta en el último tercio del siglo XVII si se les compara con los de Europa, porque entonces la relación quilla-manga era similar en todas partes, también en el astillero de Guayaquil, y éste siempre guardó proporciones similares a los astilleros del Cantábrico, lo cual indica que la evolución de la construcción naval española, en general, fue más lenta. Retraso menos comprensible existía en el Atlántico, porque en la Mar del Sur, no descubierta aún la derrota exterior de vuelta del norte al sur, esta travesía debía hacerse casi completa a bolina, luchando con dos fuerzas opuestas: con aires constantes del sur y con corrientes marinas, también de la misma dirección. El propio Hawkins reconoció, y no por disculpa, que los barcos cortos superaban mejor las dificultades de la navegación a bolina.

Veamos algunos ejemplos: el virrey Chinchón recopiló en 1634 unas medidas ideales para un buque de 500 toneladas. Eran éstas: 30

¹¹ L. A. Clayton, *op. cit.*, p. 37.

varas de quilla por 13 de manga, lo que da una relación de 2,3 a 1. El galeón *San Andrés*, que capturó a la *Dainty* de Hawkins, tenía una relación de 2,38 a 1; en el Cantábrico, a principios de siglo XVII se usaba la proporción de 2,4 y 2,5 a 1, mientras que los ingleses solían emplear 2,63 a 1. La diferencia, por tanto, era mínima. Ésta aumentó con el tiempo ante el deseo de obtener barcos más rápidos. En Europa se llegó a una relación de 4 a 1, mientras que en España se seguían utilizando proporciones semejantes a las indicadas anteriormente.

Los maestros carpinteros de la Mar del Sur, al menos los guayaquileños, proporcionaban a sus buques otras características que favorecieran la bolina: más altura total o puntal y delgadez en los bajos. Con la primera se podía permitir más inclinación o escora sin que penetrase el agua y contrapesar en el lado opuesto. Como contrapartida tenía el inconveniente de que si las baterías estaban muy altas perjudicaban la estabilidad del buque durante el combate. La influencia de la delgadez de los bajos se ha reconocido, pero no explicado. Sin embargo, parece ser que influía en el menor calado, que se buscaba ex profeso porque la derrota era costera y así superaban mejor los arrecifes y bajos.

La otra suposición que se manejaba era la longitud de la quilla en relación al tonelaje: 18-26 codos de quilla para menos de 80 toneladas; 27-36 codos desde 251 toneladas a 1.074 toneladas. Como vemos, había un amplio margen que además casi siempre se sobrepasaba en 50 ó 100 toneladas por lo menos, y no sólo en los astilleros americanos; sucedía igual en los europeos.

Para la construcción de las galeras vimos que el virrey delegó en un corregidor. En lo sucesivo se nombraría un superintendente mientras duraban las obras y con el mismo fin y funciones. La persona elegida, en el mejor de los casos, era un marino mercante con experiencia en las cosas del mar, porque en ocasiones se nombraba a un allegado de virrey que carecía de la más mínima idea. Si, como hemos dicho, estas personas tenían influencia decisiva en el acabado del bajel, no es de extrañar que algunas veces el resultado fuese defectuoso y el barco cabecease más de lo conveniente.

A las órdenes del superintendente trabajaban los carpinteros de ríbera y calafates, que eran los verdaderos y únicos especialistas en la construcción naval. Con sólo los datos arriba indicados, conseguían unos bajos de proporciones aceptables y buenas condiciones marineras. La vida de la embarcación dependía de la calidad de las maderas,

que ya hemos dicho era inmejorable, pero sin la curación necesaria, por lo que el trabajo de los calafates no daba un rendimiento óptimo.

Hecha la grada y una especie de cuna para sujetar las maderas que irían dando forma al buque, la primera pieza que se colocaba era la quilla, de un solo madero largo, recto y grueso, pues tenía que sopor tar toda la estructura. Para ella se destinaba la madera más dura, lo mismo que para los segmentos adyacentes. Cuando el tamaño de los buques aumentó se tenía que componer con varias piezas unidas a media madera y pernos de cobre remachados. El grueso necesario lo dictaba la experiencia. Con el tiempo guardaba unas proporciones determinadas. En los extremos se adosaban otros dos maderos del mismo grueso que la quilla, la roda en el lado de proa y el codaste en la popa. Para dar mayor trabazón a las piezas anteriores se colocaban sobre la quilla una serie de maderas llamadas dormidos. Otros más, que no vamos a enumerar, daban consistencia a la base. Sobre los dormidos, y endentadas en ellos, las grandes piezas curvas que formaban el esqueleto del buque por ambos lados: eran las cuadernas o costillas, por su semejanza a las de los animales. La madera ideal era la de encina si tenía la curvatura natural conveniente. Las cuadernas determinaban la forma y capacidad del barco. Venía después el revestimiento del conjunto con dos forros, exterior e interior, con unas tablas horizontales bien trabadas entre sí mediante acanaladuras y salientes encajados.

Comenzaba entonces la labor de los calafates, quienes con estopa y betún debían taponar perfectamente las ranuras, de tal forma que se consiguiera una impermeabilidad perfecta. Como la estopa también era susceptible de corrupción, debía elegirse aquella que fuese más resistente. La de coco reunía las mejores cualidades. Además de la inevitable corrupción, si el calafateado era deficiente o las maderas se deformaban, sobre todo por haberlas utilizado sin la curación necesaria, desaparecía la impermeabilidad y era preciso recurrir a la carena, labor idéntica a la anterior, más el limpiado de exteriores y arreglo de otras averías como sustitución de piezas deterioradas, aunque en ocasiones se aprovechaban estas obras para hacer una transformación casi completa del buque.

Con el barco en el agua, bien amarrado si era en la orilla de un río, o anclado suficientemente si era en la mar, se continuaban las obras hasta el acabado final: colocación y afianzamiento de la arbola dura, que en el caso de los grandes buques constaba de cuatro palos:

mayor, trinquete, mesana y contramesana más el bauprés, con sus correspondientes vergas. Las lonas de las velas serían de algodón, y las jarcias, de esparto o cáñamo. Se terminaban las cabinas, cubiertas, el puente, los castillos, etc... Los cañones se colocaban en El Callao, para los de Guayaquil, y en Veracruz o La Habana, para los de Campeche u otros lugares cercanos.

Etapa científica

Los primeros tratados impresos sobre construcción naval publicados en España son relativamente antiguos y vienen a coincidir casi con la aparición de las Armadas de Indias. Son: *Instrucción Náutica*, de Diego García Palacio, publicado en México en 1587, y el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*, de Tomé de Cano, Sevilla, 1611, más las *Ordenanzas de la Armada de la Mar Océana*, de 1618. Pero no eran tenidos en cuenta. Los maestros carpinteros seguían con sus tradiciones e iban introduciendo las mejoras que su leal saber y entender les dictaban. Hay noticias de que en Francia, a finales del siglo XVII, existía la costumbre de pedir a varios maestros carpinteros un proyecto para un buque determinado que se iba a construir. Una vez presentados todos se reunía a los autores y se elegía el que parecía mejor. Es muy probable que esa práctica se generalizase y llegase también a América. En la zona del Caribe habían recibido embarcaciones compradas en Holanda, de las cuales se tomarían las medidas pertinentes para introducir mejoras.

En el siglo XVIII se pasó de hacer varios proyectos para una embarcación determinada a emplear como modelo el diseño de algún técnico cuyos barcos habían representado avances. En el astillero de La Habana debieron contar con el diseño de Antonio Gaztañeta, quien lo visitó en 1726 cuando se fabricaron varios buques. Es el primer técnico español que se cita, y poco después sus proyectos fueron mejorados por Cipriano Autrán, quien también tuvo alguna relación con las construcciones americanas. Merino cita¹² dos nombres ilustres de la construcción naval en México y La Habana: Acosta y Torres, y considera

¹² J. P. Merino, *op. cit.*, p. 48.

más activo al segundo, quien dirigió las obras del navío de Coatzacoalco y algunos más en La Habana.

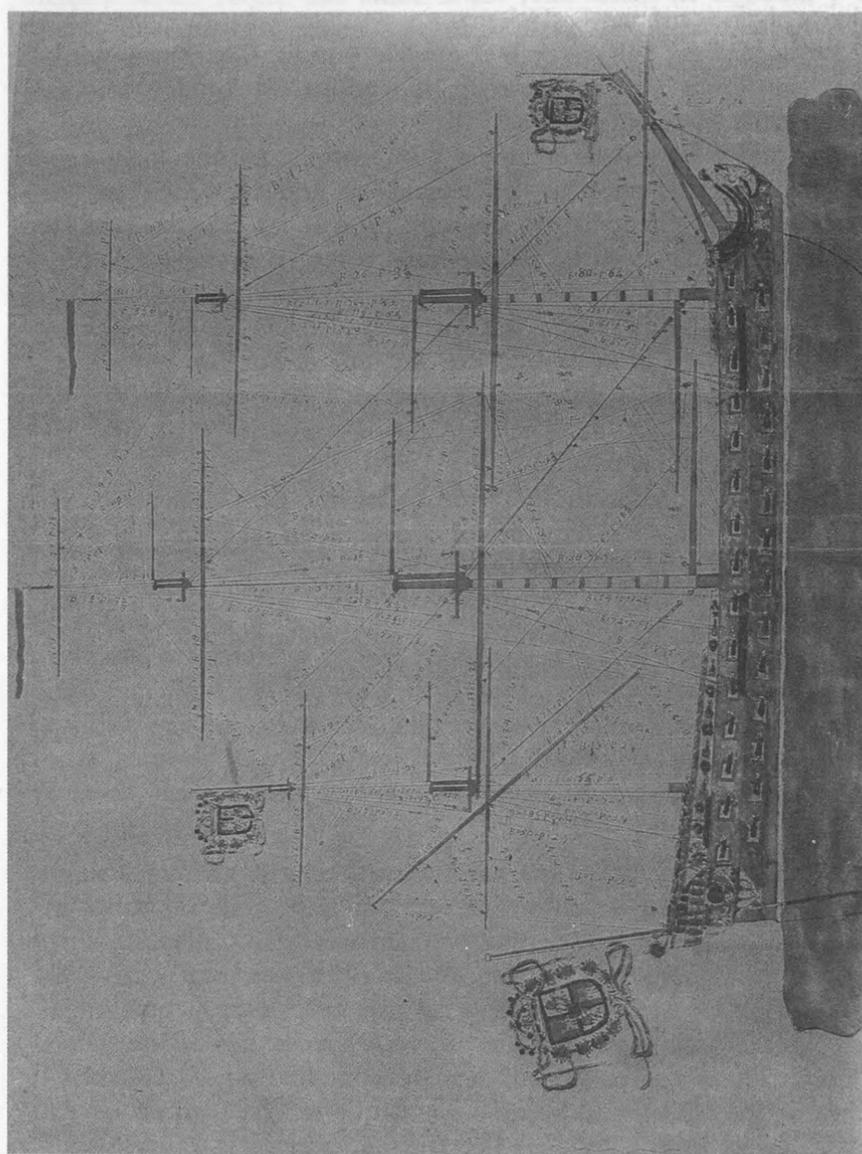
En la Mar del Sur se copió el modelo francés. Concretamente la fragata *San Fermín* se hizo siguiendo las medidas del *Brillante*, uno de los buques de Martinet.

Con todo, los progresos fueron muy lentos y cuando Jorge Juan puso en práctica las reformas de Ensenada ya llegaron tarde para ambas Armadas. Se intentaba, no obstante mejorar las características de maniobrabilidad tanto en las proporciones como en el sistema de propulsión. En cuanto a los cascos, se normalizaban los tipos de embarcaciones principales: navíos y fragatas en la Armada de Barlovento y sólo las últimas en la de la Mar del Sur. Los navíos con arqueo, de 1.000 a 1.500 toneladas y más de 70 cañones, y las fragatas no más de 600 toneladas y de 30 a 50 cañones. Los bergantines y corbetas no tuvieron cabida en las mismas.

Las velas cuadradas disminuyeron de tamaño pero aumentaron en número con el fin de ofrecer mayor superficie en relación con el tonelaje y favorecer la navegación a bolina; por eso las cuadradas del bauprés fueron sustituidas por otras triangulares que se izaban en los cabos de afirmado de los mástiles en sentido longitudinal. Los cabos se multiplican para el mejor manejo desde cubierta.

PERSONAL DE LOS ASTILLEROS

Partimos del hecho de que cada construcción de un buque suponía volver a empezar de nuevo, lo cual nos indica que no había un personal fijo, salvo en los arsenales permanentes de El Callao, Panamá, Veracruz, La Habana, etc., en función de almacenes para la custodia de objetos de las Armadas. El resto del personal, desde el superintendente hasta el último calafate que intervenía en la fabricación, debía ser nombrado o contratado en cada ocasión. El ritmo de establecimiento de los astilleros reales no dependía de la necesidad de las Armadas, que ya hemos visto era permanente, sino de la concesión de numerario para nuevos buques. De una convocatoria a otra se pasaban muchos años. La construcción privada seguía con normalidad, sólo rota cuando el superintendente requería a sus obreros.



Navío de 60 cañones de principios del siglo XVIII (Rafael Montelón. Museo Naval, Madrid).

El primero en ser nombrado era el superintendente, con plenos poderes administrativos y judiciales. Su autoridad era omnímoda, pues aunque recibía instrucciones muy concretas sobre las características de la embarcación, podía modificar lo que a su juicio fuese necesario, y todos los habitantes de la zona quedaban bajo su jurisdicción. Los corregidores estaban obligados a ponerse a sus órdenes en todo lo concerniente a la construcción, desde proveer indios hasta prestar toda la ayuda que fuese menester. En ocasiones se destituía temporalmente al corregidor y ocupaba su puesto el superintendente. Cualquier persona que se opusiese, fuese funcionario o no, a la extracción o transporte de madera lo haría a riesgo de recibir una multa de 1.000 pesos. Así se garantizaba la colaboración de los oficiales reales, los cuales, a veces, tenían que dejar sus ocupaciones habituales para incorporarse también a las labores relacionadas directamente con la fabricación de las naves. Nadie implicado directa o indirectamente con el astillero podía ser juzgado, aunque fuese reo, sin la intervención del superintendente. Como el único recurso de apelación había que presentarlo ante el virrey, éste normalmente fallaba de acuerdo con él. La situación podía llegar a límites insoportables para los vecinos, según Clayton¹³, cuando el nombramiento recaía en algún constructor local, quien podía abusar de tan altos poderes.

El segundo cargo era el de teniente general, que recaía casi siempre en un constructor local, cuando el anterior procedía de fuera de la zona. Nadie conocía mejor que ellos la industria y sus complicaciones, como la selección de las maderas y su acarreo. Suponía un gran conocimiento de los bosques y las formas de construcción; estaba investido de la autoridad necesaria para requisar mano de obra constituida por indios mitayos. En ocasiones se contrataba directamente con los montañeros la cantidad y calidad de las maderas necesarias. De una u otra forma, hasta los caciques quedaban también involucrados en esta primera fase.

El cuerpo administrativo imprescindible, como contador, tesorero, tenedor de bastimentos, etc., algunas veces, muy pocas, acompañaba al superintendente desde su lugar de origen, así como algunos obreros muy especializados. Lo más habitual era que todo este personal, lo

¹³ L. A. Clayton, *op. cit.*, p. 25.

mismo que las categorías inferiores, se tomase de la población cercana. Así, los cargos administrativos del cabildo tenían que dejar su trabajo habitual para revisar los contratos, tomar medidas y hacerse cargo de los asuntos financieros. Hasta el alférez real y varios alcaldes con funciones judiciales recibían a menudo el encargo de cortar y entregar madera a los astilleros. Serían los contratistas principales para el material y mano de obra, especialmente de esclavos e indios¹⁴.

El personal laboral estaba agrupado en un gremio o maestranza con sus oficiales, medio-oficiales, aprendices y otros trabajadores eventuales, divididos en dos ramas: carpinteros y calafates. La organización era privada y a ella acudían tanto los armadores particulares como la corona. Sin embargo, en 1640 se crearon dos maestrías mayores y capitán de maestranza y veedor de fábricas, quienes constituyan la plana mayor en las construcciones reales.

El último cargo se desdobló justo un siglo después, en 1730, por el marqués de Castelfuerte al nombrar un capitán de maestranza¹⁵. Como aconteció a lo largo de la historia de España, este cargo de gran importancia en la elaboración de las embarcaciones no fue para el más capacitado, sino para el mejor postor¹⁶.

Los salarios se cobraban por categorías sin distinción de razas. A principios del siglo XVII un oficial carpintero cobraba cuatro pesos de a ocho por día y el calafate cuatro pesos de a nueve, es decir, ocho reales más. Los medio-oficiales la mitad, y el resto una cantidad mínima de cuatro reales. Se abonaba por día, semana o mes dependiendo de los trabajos. El superintendente cobraba 2.000 pesos al año por adelantado. Hubo oscilaciones a la baja en relación a la mano de obra disponible, en continuo aumento, de tal forma que un siglo después se había reducido el salario a la mitad. Y según Laviana Cuetos¹⁷, a principios del XIX a un cuarto.

La distinción de razas se establecía por oficios. Nunca un blanco, en Guayaquil, ejerció de calafate, que era exclusivo para negros, mulatos o zambos. Desde mediado el siglo XVII los blancos dejaron de ac-

¹⁴ *Ibidem*, p. 27.

¹⁵ M. L. Laviana Cuetos, «La maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII», *Temas Americanos*, 4, 1984, pp. 26-32, p. 31.

¹⁶ P. E. Pérez Mallaina, *op. cit.*, p. 108.

¹⁷ M. L. Laviana Cuetos, *op. cit.*, p. 29.

tuar como carpinteros también, y para maestro se prefería a los mulatos sobre los negros; eso explicaría también el acentuado descenso de los salarios, dada la poca estima que se sentía por las personas de estas etnias. Los oficios pasaban de unos miembros a otros de la misma familia; así se desprende de un cuadro de frecuencia de apellidos de 1777¹⁸. Por eso no es casualidad que un siglo antes muchos de ellos ya figurasen en las listas.

El establecimiento de astilleros en diversas ciudades indias contradice un poco la opinión secularmente transmitida y tomada como aserto incuestionable de que las colonias carecieron de todo atisbo industrial. Aparte, por ejemplo, de los ingenios azucareros, que requerían poca mano de obra y eran casi familiares, la industria naval suponía una cierta especialización en varios otros ramos, como el textil, con todas las manipulaciones necesarias, la fundición y otros. España acometió este desafío quizá por necesidad, pero no fue seguida por ninguna otra nación.

Los arsenales o almacenes permanentes que funcionaban independientemente del astillero tenían un personal fijo, cuyos cargos principales se adquirían por compra durante un tiempo determinado, a veces 100 años. Eran los de veedor, proveedor, pagador, tenedor de bastimentos y contador. Cada uno de ellos podía nombrar un teniente con cargo a la Real Hacienda. El veedor era la cabeza visible del arsenal y recibía las órdenes directamente del virrey y por él pasaban todos los asuntos y debía llevar cuenta de todo lo que entraba y salía de los almacenes. Era como un intendente.

El proveedor debía comprar todo lo que se necesitase para los barcos, es decir, ejecutar las órdenes recibidas del anterior. Era responsable de cuanto se depositaba en los arsenales y tenía obligación de tenerlos bien surtidos cuando se organizaba una expedición o guardar todo lo que se retiraba de los buques cuando eran desarmados.

El pagador era quien recibía los libramientos del proveedor y satisfacía todo lo comprado con las cantidades que le enviaba el mismo virrey.

Estos tres eran los máximos responsables de cuanto entraba y salía. Jorge Juan y Ulloa no los dejan en muy buen lugar, sobre todo a

¹⁸ *Ibidem.*

los de El Callao. De sus tenientes dicen¹⁹ que hacían fraudes con mucha desenvoltura, como sustraer todo lo que dejaban los buques, especialmente lo mejor y más útil; cuando se necesitaba de nuevo lo volvían a comprar como bueno, pero era malo. Con las cantidades hacían lo mismo: figuraba en las cuentas mucho más que lo entregado a las embarcaciones. Más adelante extienden la acusación a todos los que tenían algo que ver con los arsenales, que lo hacían a la luz del día y que ellos mismos lo sufrieron porque mandaron naves provistas en El Callao. De casi todos los artículos faltaba más de un tercio.

¹⁹ J. Juan y A. de Ulloa, *op. cit.*, pp. 72-73.

Capítulo IV

LOS BARCOS DE LAS ARMADAS

MERCANTES ARMADOS

La improvisación ha sido una constante a lo largo de la historia de España y no podía faltar en todo lo referente a las Armadas españolas de Indias, y en especial a su base fundamental: los barcos. Tanto el Caribe como la Mar del Sur se encontraron desprotegidos cuando comenzaron los ataques de los piratas a barcos y poblaciones costeras. Esta despreocupación no fue momentánea ni sólo al principio. Cada vez que el enemigo era ahuyentado por la fuerza o desaparecía por su cuenta del horizonte, las autoridades correspondientes creían que el problema estaba resuelto definitivamente. Si por causalidad la Armada respectiva conservaba algunos buques del ataque anterior siempre eran pocos, con más incidencia en la Mar del Sur, y sólo quedaba el recurso de incautar mercantes. En ocasiones, casi la totalidad eran de esa procedencia, con el agravante de que debían ser pagados a buen precio, su estado no solía ser bueno, generalmente peor los del Caribe, y no reunían las condiciones necesarias para ser medianamente artillados.

La composición mixta de las Armadas con buques de guerra y mercantes armados fue una característica muy corriente durante toda la época de los Austrias. Hasta la Armada del Océano, cuando requería cierta concentración de bajeles en tiempos de guerra, tenía una formación que no difería en nada de lo expuesto. Conscientes los reyes y virreyes de que más bien pronto que tarde, como lo demostraba la tradición, deberían acudir a las incautaciones para completar a las flotas, dictaban con frecuencia normas para la construcción de buques mercantes, exigiendo que reuniesen garantías suficientes en caso de ser re-

queridos para funciones bélicas. La repetición una y otra vez de esos preceptos indica bien a las claras que no eran cumplidos.

Ciñéndonos ya a los ámbitos de actuación de las Armadas indias, en la zona caribeña era muy poco rentable para la Corona expropiar los galeones que surcaban aquellas aguas porque, aunque resulte inverosímil por lo precioso de las mercancías que transportaban, eran demasiado viejos. A la carrera de las Indias se enviaban los barcos que se suponían le quedaban dos viajes de ida y uno de vuelta, ya que siempre se descomponían algunos para arreglar los que habían llegado averiados. El mismo virrey de México compró más de uno que había arribado a través para emplear algunas piezas en remendar los desperfectos de los bajeles de la Armada.

Los constructores de la Mar del Sur sí podían correr el peligro de ver incautado un buque nuevo, y así sucedió con alguno, incluso antes de salir del astillero de Guayaquil. Ante este posible contratiempo usaban la artimaña de no adaptarle ningún cañón, aun en los tiempos de peligro, y además los fabricaban de tal forma que fuese muy difícil la instalación de una batería; dos, casi era imposible. Creían más rentable exponerse a una eventual captura que perder capacidad. Las mismas dotaciones iban al mínimo con el mismo fin. De ahí que los piratas tuvieran el camino franco; sólo necesitaban avistar el galeón y la presa era segura, como sucedió con los primeros que cruzaron el istmo. No tenían barcos, apresaron algunas piraguas y con ellas asaltaron cualquier embarcación mercante, porque todas iban desarmadas. Después utilizaron las presas mayores con idéntico fin. Ni siquiera cuando pasaron por el estrecho verdaderas formaciones de buques europeos, los comerciantes cambiaron sus viejos hábitos de construcciones navales.

Las diferencias entre buques de guerra y mercantes, si no muy significativas, sí comenzaron a apreciarse. De principio, en los primeros debía tener preponderancia la velocidad o ser más veleros, lo cual se conseguía haciendo los barcos más alargados, aumentando la proporción entre quilla y manga. Esta característica no preocupaba a los comerciantes, porque las travesías principales eran entre El Callao y Panamá, no sujetas a ritmos acelerados, puesto que disponían del tiempo suficiente para coordinar sus arribadas con los galeones de la Carrera o las ferias de Portobelo. Los armadores peninsulares y de la zona del Caribe cuidaban un poco más la maniobrabilidad del buque, pero tampoco con exceso.

La solidez de los materiales era otra característica a tener en cuenta. Las cuadernas y forros de los bajeles de guerra debían ser gruesos y resistentes con el fin de que soportasen con más garantías los impactos de la artillería enemiga. Las maderas en cuestión eran más caras y el mayor volumen restaba capacidad. Coincidía, por otro lado, que la mayor abundancia se daba en los bosques cercanos a Guayaquil, astillero que gozaba de salarios elevados, lo cual encarecía el producto final. Con el tiempo se impuso la construcción guayaquileña, pues el mayor costo se compensaba con más larga longevidad. En el interior también se precisaban fuertes maderas que soportaran los cañones, que a su vez disminuían la capacidad de las cubiertas.

Por último, la diferencia de puntal. Los buques de guerra precisaban que fuese elevado por varios motivos. Primero, para instalar las baterías, que en los grandes debían ser dos líneas superpuestas. Los armadores privados dotaban sus barcos de puntales muy cortos: al fin y al cabo era obra muerta. A este tipo de barcos se referirían Jorge Juan y Ulloa cuando decían que la primera batería era inservible porque estaba siempre inundada, y hacían hincapié en el poco bordo de los galeones de la Mar del Sur¹, cuando era tradicional todo lo contrario en los de guerra de este ámbito marítimo, con la finalidad de facilitar la navegación a punta de bolina con rumbo sur, no tan necesaria o al menos tan pronunciada para los mercantes, pues disponían de mucho tiempo para el regreso. La adaptación imprescindible a estas formas de bogar constituía el segundo motivo del alto puntal. La defensa, utilizando como parapeto contra el abordaje, lo aconsejaba con dichas dimensiones.

Los galeones comerciales del Atlántico no presentaban tal inconveniente, puesto que el oleaje y la mayor propensión a las borrascas de esta mar, muy pronunciada en el golfo de México, reclamaban bordos más elevados.

La lista de mercantes armados es numerosa en proporción con los específicos de guerra. La precipitación con que hubieron de ser organizadas ambas armadas, más la del Sur que la de Barlovento, obligó a que sus primeras formaciones estuviesen constituidas por mercantes armados, algo inconcebible en la Armada de Barlovento después de tan-

¹ J. Juan y A. de Ulloa, *op. cit.*, p. 101.

tos informes como hemos visto y tras haber construido cinco buques de guerra en La Habana que fueron sustituidos por mercantes, con todos los inconvenientes arriba mencionados.

El virrey de México, duque de Escalona, viendo lo que había sucedido con los habaneros, y que no llegaban otros que se esperaban, aprovechó la arribada de la flota de Avería, en 1640, y en junta a la cual asistieron el capitán y almirante de la misma, Roque Centeno y Juan de Campos, respectivamente, se dedicó a la compra de todos los que habían llegado a través con el fin de retirar de ellos las armas, municiones y cuantos pertrechos portasen. Reconocidos los demás, sólo tres de la flota se juzgaron aptos y en consecuencia fueron incautados.

El precio fue muy elevado si tenemos en cuenta que eran buques demasiado viejos. El galeón la *Concepción*, de 300 toneladas, se pagó a razón de 48 ducados la tonelada (pertenecía a Toribio de la Fuente), y el *Ntra. Señora del Rosario*, de 250 toneladas, a 52 ducados la tonelada, (era del capitán Marcos de Almeyda). Una urca mandada por el capitán Mateo Sánchez, la *San Antonio*, de 400 toneladas, a 23 ducados. Precios parecidos obtuvieron el *Santísimo Sacramento*, de 350 toneladas, el *Santo Rey Don Fernando*, de 400 toneladas, y el patache *Ntra. Señora de la Peña de Francia*.

Como no se tenía mucha confianza en estas naves, inmediatamente se concertó asiento para construir otras nuevas de 500 toneladas a razón de 56 ducados. La diferencia entre los incautados y los de nueva fábrica fue mínima y aun menor si tenemos en cuenta que los salarios en América eran más altos que en la Península. De ahí la afirmación del exceso del precio pagado.

El problema surgió a la hora de armar las seis embarcaciones. Los cañones disponibles se habían instalado en los barcos que se habían construido en La Habana, y con ellos vinieron a España. Existían algunos del pirata Pie de Palo, pero le fueron negados al mismísimo virrey por el gobernador de Cuba. Fue necesario fundir otros nuevos con la pérdida de tiempo consiguiente. La dotación de artillería, en conjunto y por buque, fue muy pequeña. La capitana portaba 26 cañones, la almiranta 20 y los demás menos de 16, lo que nos da una línea por banda. No sabemos si fue debido a la falta de cañones o a que la estructura de los bajeles no admitía una segunda batería. Nos inclinamos más por la segunda opción, puesto que los buques originarios de guerra con idéntico o parecido tonelaje portaban de 15 a 20 cañones más.

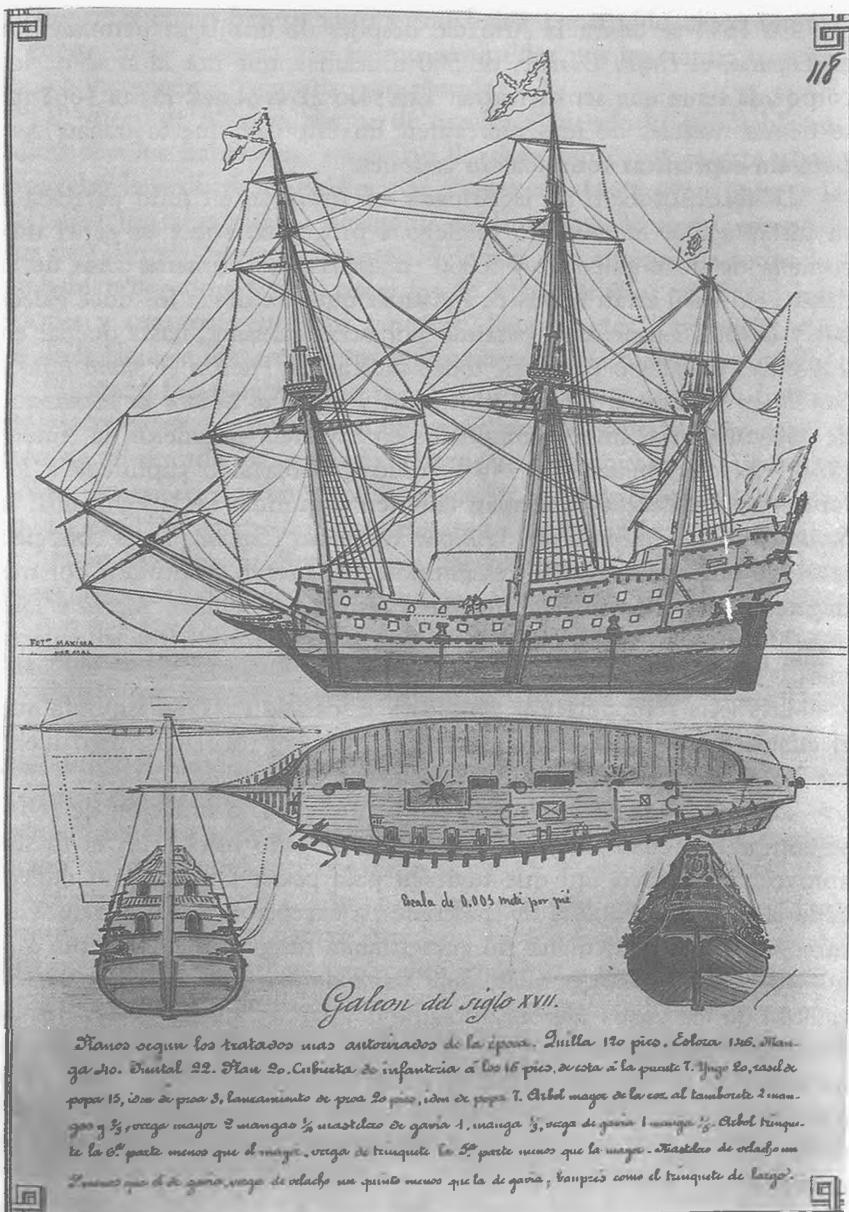
En 1644 se une a la Armada, después de una larga permanencia en España, el *Delfín Dorado*, de 500 toneladas, que por la artillería incorporada tenía que ser mercante. Tan sólo 22 cañones. Hasta 1668 no se tienen noticias de más mercantes. En este caso fue la fragata *San Luis*, sin especificar toneladas ni cañones.

La reconstitución de la Armada en 1677 fue en todo parecida a su instauración. Si en 1635 se llegó a programar sobre el papel una Armada de doce galeones y 5.000 toneladas, los primeros años de la década de 1670 están llenos de informes que van desde los doce galeones y las 5.000 toneladas, pasando por ocho galeones, hasta quedar en dos y tres fragatas o pataches, todos mercantes. Fueron el *Santa Rosa* y *San Pedro Alcántara*, de 450 toneladas, y el *Ntra. Señora de Aránzazu*, de 350 toneladas, ambos comprados en España y pagaderos en América. La fragata *Princesa*, de 240 toneladas, había sido capturada a los franceses; dos de 200 toneladas, también adquiridas en la Península: la *Santo Cristo del Buen Viaje* y la *Ntra. Señora del Camino*. Ya es conocida la suerte que corrieron los tres últimos, que fueron sustituidos por tres fragatas o pataches: el *San Antonio* y las *Ánimas* y *Jesús*, *María* y *José*, de 200 toneladas y seis cañones; la *San Juan Bautista* había sido decomisada en Puerto Rico por contrabando.

La fuerte remodelación pensada y ejecutada en 1780 suponía que el cuarto buque sería una fragata nueva de 450 toneladas, pero luego fue un mercante de 335: el *Ntra. Señora de la Soledad*.

De nuevo en 1793 se repite por segunda vez la situación de 1640: se compraron cuatro bajeles; dos habían llegado rotos, con el fin de aprovechar lo poco útil que tuviesen para poder fabricar uno nuevo, dada la carencia absoluta de materiales, a excepción de la madera. Curiosamente, los particulares no encontraban ningún inconveniente a la hora de construir sus buques, pues parte de los materiales que se rescataron de los viejos fueron arboladuras y jarcias, de los cuales hemos dicho que México estaba bien surtido. De los otros dos, sólo uno se incorporó a la Armada: el *Santo Cristo de Maracaibo*, que duró muy poco, ya que en 1696 se fabricó otro nuevo con el mismo nombre. No debió considerarse en muy malas condiciones cuando se destinó para capitana.

Siguió la compra de embarcaciones, con mejor o peor suerte, y así en 1698 se adquirió la fragata *Ntra. Señora del Rosario*, de 450 toneladas, se armó con 42 cañones, sirviendo de gran alivio para la Armada



Galeón del siglo XVII.

Díanos segun los tratados mas autorizados de la época. Lulla 120 pies. Echora 126. Manga 40. Tunal 22. Dian 20. Cibierta de infantería a los 16 pies, se vira a la punta 7. Hijo 20, casel de popa 15, idem de proa 3, lancamiento de proa 20 pies, idem de popa 7. Arbol mayor de la cor al tamborete 2 mangas y $\frac{1}{2}$, verga mayor 2 mangas $\frac{1}{2}$ mastelar de gavia 1, manga 3, verga de gavia 1 manga $\frac{1}{2}$. Arbol trinquete la 6^a parte menos que el mayor, verga de trinquete la 5^a parte menos que la mayor. Mastelar de vela, con 2 mangas que el de gavia, verga de vela, una quinta menos que la de gavia; báspices como el trinquete de largo.

Galeón del siglo xvii, según dibujo de Rafael Monleón (Museo Naval, Madrid).

y se destinó para almiranta. No aconteció lo mismo con una serie de embarcaciones capturadas en 1716, todas de transporte, que aplicadas a la Armada sólo una fue de provecho, la balandra *Santa Rita*, de 100 toneladas, a la cual le fue incorporada una artillería de 16 cañones, un poco excesiva para su tonelaje.

Durante la Guerra de Sucesión no tenemos noticias de mercantes armados, debido a que se acudió a la Armada francesa para el reparto de sitiados, acompañamiento de algún convoy y vigilancia de la zona.

Hemos omitido nombrar algunos buques mercantes armados de dudosa procedencia, pero los reseñados nos parecen suficientes como indicativo de la mala inversión dada a unos siempre escasos caudales —so pretexto de la pobreza de recursos constructivos en una zona que descolló por lo contrario—, no sólo para particulares sino para la propia administración central o astilleros, a la hora de determinar cuál sería el beneficiado con la reforma borbónica.

En la Mar del Sur los mercantes armados fueron proporcionalmente más numerosos. Si en un principio algún virrey adujo las mismas razones, allí la causa radicó en la imprevisión de los ataques en un mar que se consideraba cerrado a cal y canto para los extranjeros. Pero viendo que ingleses y holandeses transitaban con cierta facilidad por el estrecho, ya no era de recibo tener desasistida la Armada de buques bien pertrechados.

La irrupción de Oxenham por el istmo dio el primer aviso, y el virrey Toledo reaccionó con energía ordenando construir las primeras galeras, no muy aptas para ser armadas, pero las consideraba más útiles en aquel ámbito. De todas formas, Drake le cogió todavía desprevenido y se vio obligado a echar mano de los barcos mercantes y artillarlos mínimamente para salir en su persecución. Fueron los galeones *Ntra. Señora del Buen Viaje*, *Santa Lucía*, *San Francisco* y *Santiago el Mayor*, que fueron artillados con 12, 10 y 8 cañones. Pasado el peligro debieron enajenarse otra vez o destruirse con el terremoto de 1586, puesto que el mismo año el virrey adquirió estos galeones: el *San Pedro* y *San Pablo*, en construcción, que pudo ser adaptado convenientemente para recibir 32 cañones, alcanzando un arqueo de 400 toneladas; el *San Andrés*, de 300 toneladas y 28 cañones; el *San Francisco*, de 350 toneladas y un mínimo indeterminado de cañones; el *San Jerónimo*, de 250 toneladas y 24 cañones. Por segunda vez fue necesario improvisar una flota, en este caso para acompañar los envíos de la plata a Panamá. Las

cuatro galeras existentes no se consideraban protección suficiente, ni podían enviarse por falta de remeros. Cuando se iniciaron los ataques de los holandeses con Cordes y Noort en 1600, la Armada sólo disponía del *San Pedro* y *San Pablo*, que no estaba en buen uso, y por tercera vez se improvisó una Armada con los mercantes *Ntra. Señora del Carmen*, *Ntra. Señora de los Remedios*, *Ntra. Señora de la Merced* y dos fragatas: *Ntra. Señora de Guadalupe* y *Ntra. Señora del Copacabana*. Pasado el peligro al internarse en la mar los primeros holandeses que cruzaron el estrecho sin atacar embarcación ni reducto alguno, se devolvieron a sus dueños los buques confiscados, menos el *Ntra. Señora de la Merced*. El virrey Velasco, no obstante, había mandado construir dos buques de guerra. La tregua con Holanda en 1609 parecía que iba a dejar tranquila la Mar del Sur, pero no fue así; en 1615 se presentó Spielbergen y aunque la Armada había recibido dos galeones, éstos no estaban convenientemente armados; uno sólo portaba 24 cañones de sus 30 portas, y el otro 14 de 20. Al combate con Spielbergen tuvieron que salir además cuatro mercantes, dos totalmente desarmados, para enfrentarse a una fuerza de cuatro galeones armados con 120 cañones en total.

La presencia de los holandeses no cesaba, y cuando en 1624 se rumoreó la penetración en la Mar del Sur de la potente armada de L'Hermite, no había fuerza suficiente que oponer, ni tampoco para resguardar el envío de la plata; un nuevo mercante, el *San Felipe y Santiago*, fue armado con 16 cañones. Se interrumpieron las compras de mercantes hasta 1644 con el *San Francisco Solano*, de 360 toneladas, al que se acoplaron 18 cañones; pero no se consideró suficiente refuerzo ante el anuncio de otra expedición holandesa al mando de Brouwer, y fueron armados cinco mercantes con cañones arrancados de las fortalezas terrestres. Esto nos da a entender que había dos formas de aplicar mercantes a la Armada: definitiva, por compra, y temporal, por arriendo. Esta fórmula se aplicó varias veces con el galeón *San Antonio* hasta su hundimiento en 1663.

En 1680 el virreinato estaba exactamente en la misma condición de indefensión que un siglo antes. Los filibusteros ingleses y franceses penetraban por el istmo y se apoderaban de embarcaciones que luego armaban y se servían de ellas para continuar sus ataques. La solución también coincidió: armar tres o cuatro mercantes para capear el temporal mientras se carenaban los dos únicos bajeles disponibles. Fueron

artillados los galeones *Ntra. Señora de la Concepción*, con diez, y *San José*, con ocho, más un patache y un chinchorro. Al año siguiente todavía no habían sido carenados los buques de guerra y se recurre a más mercantes: el *San Juan de Dios* y el *San Juan Evangelista*.

Para 1684 ya estaban terminadas las obras de carena, pero la piratería vuelve a frecuentar el estrecho, y dos buques viejos no eran suficientes, por lo que se agregó el *Pópulo*, con 14 cañones. Al regreso de Panamá en 1685, la capitana se hundió en Paita por una explosión. No fue suplida hasta 1692 por el *Jesús, María y José*, al cual se le acoplaron nada menos que 40 cañones, como los grandes galeones de guerra. Mientras tanto la defensa había sido puesta en manos de la compañía Nuestra Señora de la Guía. El último mercante adquirido para la Armada fue el *San Francisco de Asís*, artillado con 40 cañones, en 1704, que operó con algunos buques franceses por orden del virrey conde de la Monclova.

GALERAS

Este tipo de embarcaciones procede del Mediterráneo, donde prestó grandes servicios en sus dos modalidades, comercial y bélica, y se trasplantó durante algún tiempo al Atlántico. Agrupaciones de galeras venecianas, por ejemplo, comerciaban con Inglaterra, pero la aparición de la carabela las fue desplazando, aunque en su ámbito propio perduraron durante un siglo más. Sin embargo, a finales del siglo XVI se constata su presencia en América. Los puertos de Santo Domingo, La Habana y Cartagena dispusieron de algunos ejemplares, generalmente por parejas; una sola no se consideraba operativa. Actuaban contra la piratería, no dependían de vientos y corrientes, y podían actuar durante la calma.

No encontramos ninguna en el listado de los barcos de la Armada de Barlovento, pero su existencia y actuaciones favorecieron la aparición de la misma. Las más famosas fueron las de Cartagena, precisamente por su fracaso en la defensa de la ciudad con motivo de la incursión de Drake en 1586, quien las destruyó en el puerto. Repuestas rápidamente, actuaron todavía durante algún tiempo. La fuerza motriz humana, que las hacía aconsejables, constituyó también, entre otras causas, su ruina: faltaban condenados que las moviesen, si bien porta-

ban velas latinas y cuadradas con el fin de dar descanso a los remeros cuando el viento era propicio.

El casco era alargado con proporción extrema de 7 a 1 entre quilla y manga; llegaron a alcanzar 50 metros de longitud por 7 de anchura. Una modalidad de mayor porte, las galeazas, rozaban los 70 y 16 metros respectivamente, con más bordo para colocar una batería de cañones sobre los remeros. De esta clase serían las que actuaron en América, pues iban artilladas. Las dimensiones, ciertamente respetables, no suponían capacidad y operatividad, pues precisaban llevar bastimentos para los remeros, que debían ser repuestos con frecuencia, lo que las imposibilitaba para alejarse mucho de la costa; los bancos restaban asimismo espacio. Los avances en la propulsión a vela, con la multiplicación de lonas más pequeñas y manejables propició también su desaparición.

Si estas consideraciones fueron válidas para la desaparición de las galeras en el ámbito caribeño y ninguna llegó a conformar la dotación de la Armada de Barlovento, como hemos adelantado más arriba, no sucedió lo mismo en la Mar del Sur y su Armada. Los vientos y corrientes unidireccionales conocidos, los bajos fondos y, sobre todo, el empecinamiento de algunos virreyes, facilitaron la existencia de las galeras durante algún tiempo, así como su incorporación casi puramente nominal a la Armada hasta mediados del siglo XVII. Veamos sus vicisitudes.

Las primeras noticias de grandes embarcaciones a remo en la Mar del Sur datan en 1536 y proceden de su descubridor Pedro de Alvarado, quien anuncia la puesta en astillero de tres galeones de 100 toneladas y una galera, «todos a remo», para proseguir la conquista. Ya era conocedor del inconveniente de las corrientes y vientos, pues añade que «esto de las corrientes (vientos también) ha sido parte para que no se sepa mucho de lo que hay por esta mar»², argumento esgrimido por los posteriores promotores de este tipo desfasado de embarcaciones.

Veinte años después, en 1556, el virrey marqués de Cañete vuelve sobre el tema y propone la construcción de dos galeras para meter en ellas a los delincuentes, que por cierto no disponía de ellos, y pedía que se los enviasen desde México y otras audiencias. El virrey Francis-

² B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 42.

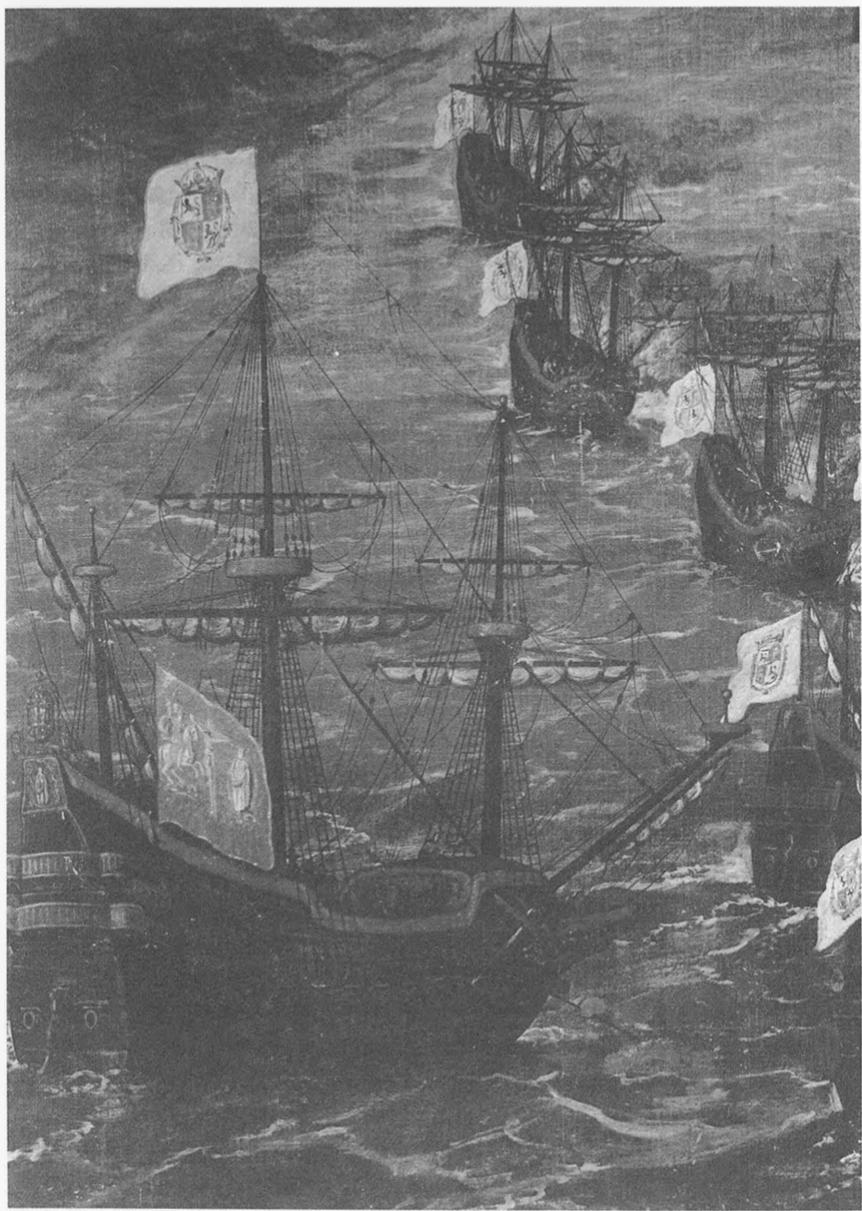
co de Toledo, avisado de la posible incursión de Drake en la mar del Sur, fue quien intentó dar origen a la Armada con la fabricación de dos galeras y dos bergantines o fragatas, todos a remo, en el puerto de El Callao, que fueron terminados en tiempos de su sucesor, según Zabala³, afirmando Clayton que se hicieron en Guayaquil y que una, la *Santísima Trinidad*, se botó en 1579. Al año siguiente, siendo virrey Martín Enríquez, se sigue insistiendo en la necesidad de galeras y se propone al virrey que inicie la construcción de otra pareja, intento que no se llevó a cabo, con lo que muy pronto se constató la inviabilidad de las embarcaciones a remo.

En 1583 se afirma que las galeotas son de poco efecto por no tener la chusma necesaria; en consecuencia, el virrey conde del Villar pide que le envíen 300 negros para suplir la falta del motor humano. Ésa fue la causa que entorpeció su salida hacia Panamá en 1586. Este inconveniente no impidió que el mismo virrey que hacía estas afirmaciones prosiguiere con la construcción de otras dos, las cuales, si no podían navegar, resguardarían el puerto del Callao. Daba por podridas e inútiles las ya existentes surtas en el puerto. No conocemos que hayan realizado ningún viaje, suerte que corrieron las otras dos que se fabricaron después.

No hay noticias de más galeras hasta que el marqués de Guadalu-
cazar en 1628 hace relación de su mandato, donde dice haber ordena-
do construir galeras y galeotas; serían las *Sta. María Magdalena*, *Santia-
go* y *San Cristóbal*. Son las únicas que realizaron un servicio en 1630
llevando la plata a Panamá por orden del virrey Chinchón. La última
que consta en las listas de la Armada es de fecha muy tardía: nada
menos que de 1666, la *Ntra. Señora del Prado*.

Las galeras presentaron otros problemas además de la falta de pro-
pulsión: su poca capacidad, ya indicada, y la no adaptación a ser bien
artilladas en tiempos en que la batalla naval casi se decidía por el po-
tencial de la artillería.

³ *Ibidem*, p. 104.



Galeón capitana del almirante Hoces, 1634 (Archivo Museo del Viso del Marqués).

GALEONES

El galeón apareció como producto típicamente español. Su origen pudiera estar en la galera, por la prolongación de la proa para sujetar el palo casi horizontal que sobresale por la misma, el bauprés. Pero es barco de tipo redondo, en un principio, y había que pensar en las ca-racas o urcas y su posterior derivación, la carabela.

Lo cierto es que el galeón reunía características aceptables a principios del siglo XVI para la navegación transoceánica. Un casco de razonables cualidades marineras, unido al gran volumen de sus bodegas y propulsado por un velamen bastante evolucionado, le conferían buena velocidad y capacidad de maniobra. De transporte y guerra, presentaba unos costados más robustos que la carabela, lo que le permitía hacer frente a mares gruesas y a los avatares del combate, a la vez que podía soportar su numerosa artillería. De aspecto redondo, fue evolucionando hacia una mayor velocidad aumentando la diferencia de proporción de quilla y manga o anchura sin perder espacio. Antes al contrario, pues si los primeros presentaban un arqueo de 250 a 300 toneladas, los últimos y sus sucesores, los navíos, llegaron a más de 1.500 toneladas.

La proporción quilla-manga comenzó siendo de 2 a 1; a mediados del siglo XVII rondaba la de 2,5 a 1, y a finales se sobrepasó esta proporción, aunque no mucho. En esto las potencias extranjeras evolucionaron más rápidamente y a mediados del XVII construían galeones con proporciones desusadas, comparables casi a las galeras: 4 a 1. Así se mejoraron las cualidades marineras, pudiendo alcanzar mayor velocidad, dadas las grandes distancias a recorrer. Como se aumentó también la capacidad de carga, se fue depurando la construcción naval, al mejorar las formas transversales con un reparto de pesos más adecuado para lograr mayor estabilidad, corriéndolo hacia la proa y evitando así los cabeceos inoportunos.

Las grandes superestructuras que rodeaban los buques a modo de castillos con el fin de evitar el abordaje se fueron eliminando por dos razones: dificultaban el empuje del aire sobre las velas y se consideraban innecesarios porque en la batalla iban tomando cada vez más importancia los cañones en detrimento del abordaje.

La propulsión, aprovechando la fuerza del viento, requería la instalación de grandes palos o mástiles, normalmente tres: el mayor, cen-

tral, con velas cuadradas lo mismo que el delantero, y latinas en el trasero; lo normal, sin embargo, era montar cinco palos contando el bauprés de proa con vela cuadrada y un quinto en la popa con vela latina. De esta forma se podía navegar en muy diversas condiciones de rumbos y vientos, facilitando las maniobras.

El correcto uso del viento exigía que el velamen estuviese a una determinada altura por encima del casco, de ahí la progresiva disminución de los altos bordos. Era muy importante la incidencia del ángulo formado por el rumbo y la dirección del viento. Por eso los mástiles rígidos y empotrados en el casco necesitaban otras estructuras horizontales y giratorias embebidas en ellos, las vergas, sobre las que pendían las velas y se mantenían en la posición deseada mediante cables o jarcia de labor. El velamen aumentó en superficie en relación al volumen del buque, pero para su mejor manejo se hicieron las velas más pequeñas incrementando su número, y se evitó de este modo la dificultad añadida de poder tejer grandes superficies.

Las mejoras así introducidas supusieron una mayor longitud de los mástiles, más vergas y jarcia. Los trabajos de cubierta fueron más numerosos, pero más manejables, y se evitó que la tripulación tuviese que trepar a la arboladura con el consiguiente peligro que había que arrostrar en los temporales.

Los galeones tenían por lo menos dos cubiertas o divisiones horizontales y dos puentes. La primera cubierta era la inferior y soportaba la batería principal; la segunda, la siguiente. Algunos incluían debajo de la primera algún compartimento más, llamado sollao. Las escotillas, aperturas rectangulares, permitían la comunicación entre las cubiertas. Éstas presentaban un abombamiento para que el agua introducida sobre ellas se deslizase al mar. Sobre la cubierta, dos puentes: el alcázar, desde el palo mayor a popa y el castillo, desde el trinquete a proa. Entre la popa y la mitad del alcázar se solía poner otra pequeña cubierta, la toldilla, para el comandante; allí estaba la bitácora.

Este somero esbozo de los galeones de guerra, aun evitando profundizar y eliminando tecnicismos, nos muestra las dificultades de adaptación de los mercantes, que solían y podían prescindir de algunos elementos esenciales en los buques de guerra. Ahora se comprenderá mejor el por qué de nuestra insistencia sobre un aspecto que aparentemente era de poca importancia.

Los galeones de la Armada de Barlovento eran muy semejantes a los descritos, e irían aumentando con el tiempo en tonelaje, así como mejorando sus condiciones marineras al igual que en el resto de España; aunque los buques provenientes de Holanda fueron fragatas, por ellas se podrían conocer los avances no aplicados aquí.

Ya hemos dicho que en 1610, fecha muy temprana con relación a la formación real de la Armada de Barlovento, se fabricaron en La Habana seis galeones de hasta 500 toneladas con destino a la misma, pero no fueron éstos los que le dieron forma, sino unos mercantes armados en 1641. Su primer galeón de guerra se construyó en Río Alvarado en 1643, el *Ntra. Señora de la Porciúncula*, de 650 toneladas, que se armó con 32 cañones, aunque se había contratado por asiento de 500. Se incorporó a la Armada por poco tiempo, pues permaneció en ella lo que duró un viaje a la Península, en el cual hizo de capitana. Después de mucho tiempo de permanencia en España dedicado a otras Armadas se asignó en su lugar una urca para que desempeñase la misma función. Hasta 1646 no contó la Armada con un galeón de guerra estable, el *San José*, de unas 400 toneladas y alrededor de 30 cañones. Como en 1648 se disolvió temporalmente, el *San José* tampoco fue de mucho provecho. Y estos dos galeones fueron los únicos que estuvieron en sus listas, pero no intervinieron en ninguna operación naval.

La Armada de la Mar del Sur contó con bastantes más, debido a la preocupación de los virreyes y a la actividad del astillero de Guayaquil. Y como sus buques no hacían viajes a la Península, no corrieron el peligro de quedarse aquí. El primero fue el *San Pedro y San Pablo*, comprado cuando acababa de iniciarse su construcción, por lo que pudo ser acondicionado desde el principio para la guerra. Iniciada su fabricación en 1583, realizó algunas travesías antes de estar terminado, lo que ocurrió en 1586. Era de 400 toneladas, el mayor de cuantos había navegado por aquella mar, y se le añadió otro nombre, *Apóstol Santiago*. Sirvió de almiranta durante más de 15 años. Hernando Alonso intervino en la dirección de las obras y fue su comandante durante algunos años.

Entre 1600 y 1602 se construyó el primer galeón de la Armada: el *Jesús María*, de 600 toneladas y 30 cañones, que tuvo una larga vida, con lo cual se puso de manifiesto la bondad de las maderas empleadas provenientes de los bosques cercanos a Guayaquil. A la iniciativa del

marqués de Montesclaros se debió la fabricación de dos galeones en 1610: el *San José*, de 400 toneladas y 32 cañones, y el *Santa Ana*, de 350 toneladas y 30 cañones. El último se perdió en 1615 en la batalla de Cañete con Spielbergen, por una falsa maniobra. Conviene hacer notar que si las galeras se hacían de dos en dos, con los galeones sucedía otro tanto. Así se aprovechaban mejor las maderas. Lo interesante era hacerlos de tonelaje similar para que intercambiasen los aparejos cuando se averiasen.

Las pérdidas habidas con motivo de la batalla de Cañete se intentaron remediar con la construcción de otros dos galeones, el *Ntra. Señora de Loreto* y el *San Diego*. Sólo el primero salió de los astilleros a la llegada de L'Hermite. Sobrepasó mucho el tonelaje del *Jesús María* con sus 900 toneladas y 44 cañones. El segundo fue quemado por los holandeses cuando faltaba poco para terminarlo. En 1628, siendo virrey el marqués de Guadalcazar, se botó otro con el mismo nombre, de 500 toneladas y 30 cañones, que como los anteriores duró mucho tiempo y junto con *Ntra. Señora de Loreto* formó pareja de almiranta, hasta que se construyeron galeones algo mayores en la década de 1640.

El impulsor de esas construcciones navales fue el virrey Mancera, el cual hizo posible la botadura en 1645 de los dos buques más grandes que tuvo la Armada en toda su existencia. Fueron éstos el *Jesús María (II)*, de 1.200 toneladas y 54 cañones, y el *Santiago*, que rondaría las 1.000 toneladas y los 36 cañones, capitana y almiranta, respectivamente. El primero se hundió a los 10 años, en 1654, cerca de Guayaquil, en los bajos de Chanduy; el *Santiago* tuvo una vida un poco más larga, 16 años. El hundimiento del *Jesús María (II)* provocó que la junta de guerra de España prohibiese que los buques de la Armada de la Mar del Sur sobrepasasen las 500 toneladas, directrices que no se cumplieron en la siguiente pareja de galeones construidos para la misma. La limitación impuesta venía supeditada a las condiciones de la navegación de cabotaje que debía efectuar en las travesías hacia Panamá y viceversa. Las radas y ensenadas de la costa, abiertas y poco profundas, aconsejaban embarcaciones no mayores de 500 toneladas, que por otro lado resultaban más maniobreras. Pero los usuarios de los buques preferían que fuesen grandes en perjuicio de la velocidad, pues disponían de tiempo suficiente para empalmar con los galeones de la Carrera. También se confiaba en la pericia de los constructores, que habían conseguido grandes barcos con aceptables condiciones marineras.

Dos galeones fabricados por orden del virrey Alba de Liste en 1659, el *San José (II)* y el *Ntra. Señora de Guadalupe*, ambos de 825 toneladas y 32 cañones, dieron origen a una polémica entre el virrey y la Junta de Guerra, que había recomendado le fuesen enviadas las medidas de todas las embarcaciones destinadas a la Armada para su aprobación previa. Alba de Liste afirmó que las medidas se ajustaban a lo preceptuado, pero que habían salido un poco mayores, eran baratas y admitían mucha carga. Las medidas, efectivamente, se enviaban desde Lima, y después el superintendente y los constructores gozaban de total autonomía, y con decir que se habían sobrepasado en el arqueo contra su voluntad ya tenían justificada la desviación en el tonelaje por grande que ésta fuese. La larga vida de las dos embarcaciones, 27 y 38 años, dejó en buen lugar al virrey y al superintendente Cristóbal de Mello. El *San José (II)* duró menos porque explotó la pólvora de sus bodegas en Paita el año 1685.

La siguiente pareja de galeones tampoco se ajustó a las medidas preceptuadas. Había pasado mucho tiempo y no se habían cumplido los recelos de la Junta de la Guerra. Por otro lado, los galeones *Santísimo Sacramento*, de 845 toneladas y 40 cañones, junto con el *Ntra. Señora de la Concepción*, de 700 y 40, respectivamente, eran una especie de donación de los comerciantes limeños a la Armada, lo que en cierto modo les eximía de cualquier obligación. Hay que tener en cuenta también que las fragatas de la época rondaban ya el tonelaje límite de las 500 toneladas.

Con estos precedentes, el virrey conde de la Monclova no dudó a la hora de autorizar el tonelaje para esos buques cuando en 1691 se decidió a reorganizar la Armada después de tantos años sin actividad constructiva. Quizá ésa fue la causa que dio origen a los defectos que presentaron, manifestados en un excesivo cabeceo, por lo cual en 1724 se reformaron totalmente reduciendo su tonelaje casi a la mitad, y se les quitó una batería. El coste resultó tan elevado como si hubiesen sido construidos de nuevo. Estuvieron en servicio hasta 1744, siendo con mucho los más longevos de cuantos tuvo la Armada. También fueron los últimos galeones de la misma.

Navíos

Este vocablo se utilizaba en el siglo xvii para distinguir los barcos mayores de los menores, pero se aplicaba tanto a los galeones como a los más aproximados en tonelaje. Fue a comienzos del siglo xviii cuando se aplicó específicamente a un determinado tipo de buque: el llamado «navío de línea». Pasaría de las 1.000 toneladas y portaría más de 70 cañones, en el límite inferior. Por arriba, hasta donde la pericia del constructor lo permitiese; a partir de los años 40 ya había proyectistas y modelistas de maquetas, con lo cual se había conseguido un avance importantísimo. Pero esta intervención no alcanzó a ninguna de las Armadas, como ya hemos indicado en otra parte. Se apodaban «de línea» porque en la formación de batalla se colocaban uno detrás de otro para resguardar la popa del que estaba colocado delante. En esa posición protegían la zona más vulnerable, y aunque ofrecían un blanco mayor, también podían disparar con todos los cañones del costado ofrecido al enemigo. En España se adoptó el vocablo en tiempos de Felipe V, con una instrucción de 1718.

Si en galeones tuvo más y mejor representación la Armada de la Mar del Sur, con los navíos sucedió lo contrario: ninguna embarcación de este tipo formó parte de la misma hasta que no llegaron buques desde España, ya al final de su existencia, mientras que en la de Barlovento encontramos siete, aunque fuese cuando ya había sido estructurada de forma distinta y casi absorbida por la de Avería. Tampoco participaron en ninguna acción destacada. Su actividad se redujo al reparto de sitiados y a la detención de algún buque corsario o contrabandista.

FRAGATAS

Este tipo de buque es quizás el que ha sufrido más transformaciones a lo largo y ancho de su dilatada existencia, desde mediados del siglo xvii hasta nuestros días. Barco de tres palos y dos puentes en su etapa clásica, se le confundió al principio del mencionado siglo con los pataches o buques menores, hasta alcanzar después más de 500 toneladas en la temprana fecha de 1665. La Armada del Mar del Sur contó con pocas debido a lo tantas veces apuntado: la preferencia que

los virreyes sentían por los bajeles de más capacidad, aunque fuesen las fragatas las más apropiadas para la navegación de cabotaje. Por el contrario, en la Armada de Barlovento la inmensa mayoría de sus embarcaciones fueron fragatas. Sus características marineras eran tales que las hacían aparecer como las naves ideales. En la historia de la marina se hacen muchas alusiones a las «formas afragatadas» de otros buques. Esto quiere decir que se preferían de poco calado, algo más alargados y con más maniobrabilidad.

Las tres primeras que se incluyeron en la Armada de Barlovento eran de pequeño tonelaje y llevaban los nombres de *San José* y *Santa Ana*, ambas de 250 toneladas, y *Ntra. Señora de la Peña de Francia*, de 170; portaban 12, 11 y 10 cañones respectivamente. Después del primer viaje a España se les agregó la *Santiago*, de 200 toneladas y 20 cañones.

En 1664 se pidieron a Holanda dos de gran tonelaje, la *San Felipe*, de 542 toneladas, y la *Concepción*, de 507, más otras dos medianas, la *Santa Ana* y la *San Carlos*, de 350 toneladas cada una. Se habían solicitado menores, pero ya conocemos el desajuste entre proyectos y realizaciones. A España llegaron las cuatro en 1665, pero a la Armada se incorporaron tan sólo las dos primeras en 1667. Con ellas salieron otras dos fragatillas de 50 y 120 toneladas. Todavía el vocablo abarcaba una gama muy amplia.

Hasta 1679 no se construyó ningún buque nuevo, y en ese año tan sólo fue agregado uno, la fragata *Santo Cristo de San Román*, fabricada en Cartagena de Indias, la cual se desarboló en el primer viaje a La Habana; arreglada, siguió perteneciendo a la Armada. Dos años después se pensó dotar a ésta de buenos buques, y como no los había en España se volvieron a comprar en Holanda, como en 1664. Eran las fragatas *Santo Cristo de Burgos*, de 650 toneladas, y *Ntra. Señora de la Concepción*, de 550; figuraron como capitana y almiranta. Llegaron a Portobelo totalmente destrozadas y haciendo mucha agua, con necesidad de fuerte carena, lo que indica que no debían de ser nuevas cuando se adquirieron. Algun tiempo después pasó a formar parte de la Armada la *Ntra. Señora de Hom-Hom*, una fragata guardacostas de Campeche de 335 toneladas, que fue enajenada en 1686 por su mal estado.

En junio de 1687 llegó desde España a Veracruz López Gijón, nuevo capitán, con dos fragatas, las *San José* y *San Nicolás*, de 300 toneladas cada una, que habían acompañado a la flota de Avería. Eran

de origen francés y estaban muy maltrechas. La adquisición de varios buques viejos permitió armar en 1693 una fragata nueva construida en Campeche, la *Ntra. Señora de Guadalupe*, de 300 toneladas; habían pasado 14 años desde la entrada en servicio de las holandesas. Pero las vicisitudes de la Armada llegaban a oleadas, y así en 1695, sólo dos años después de la botadura de la *Guadalupe*, se añaden tres buenas fragatas, la *Santísima Trinidad*, de 500 toneladas y 52 cañones, construida en Campeche; la *Ntra. Señora del Rosario y Santiago*, de 450 toneladas y 42 cañones, fabricada en Alvarado, capitana y almiranta respectivamente. De Alvarado llegó también otra más pequeña, la *Jesús, María y José*, de 150 toneladas y 22 cañones. Los avatares de la navegación en tiempo de continuos temporales las dejaron pronto fuera de uso, y en 1703 otras dos fragatas grandes, las mayores que tuvo la Armada, tanto que no se las consideraba aptas para aquella zona, llegaron de Campeche: eran la *Ntra. Señora de Guadalupe y San Antonio* y la *Santísima Trinidad y Ntra. Señora de Atocha*, ambas de 600 toneladas, que hicieron de capitana y almiranta, muy maltratadas también en su primera salida por haberla realizado en época no aconsejada; pero cañonadas, prestaron grandes servicios a la Armada y al rey, realizando varios viajes a España con el dinero de Su Majestad para sufragar los gastos de la Guerra de Sucesión.

Hasta 1719 no recibió la Armada ningún otro buque. Con don Francisco Cornejo llegaron tres nuevos, la fragata *San Juan*, que se perdió muy pronto, y las capturadas *San Felipe*, de 450 toneladas y 42 cañones ampliables a 48, francesa; la *San Francisco*, de 250 y 26, y la *San Joaquín* de 150 y 26 también, holandesas. Pero poco sabemos de estos buques. En 1725 y 1726 dos más, nuevas, la *Begoña* y la *San Juan*, ésta fabricada en La Habana, las sustituyeron.

Los últimos años de existencia de la Armada de Barlovento están jalonesados de muchas adquisiciones de fragatas; pero lo mismo que llegaban inopinadamente, desaparecían también con rapidez de sus formaciones por hundimientos o por regresos a España. Podemos citar las *Begoña, San Juan, San Luis, San Fernando, Lanfranco y San Cayetano*, con arqueos importantes de 300 a 500 toneladas y con artillería numerosa, hasta 70 cañones.

Ya hemos dicho que la Armada de la Mar del Sur apenas tuvo fragatas en sus formaciones. Sólo al final, con motivo de la expedición de Martinet, se pueden contar seis: la *Peregrino*, de 600 toneladas y 48

cañones, de la propia escuadra francesa. Tres presas, francesas también, capturadas por Martinet: las *Príncipe de Asturias*, *Águila* y *Brillante*, de 400 toneladas aproximadamente y equipadas la primera con 34 cañones y las dos restantes con 32. Todas tenían muchos años y estaban muy maltratadas por las largas singladuras. Las *Príncipe* y *Águila* desaparecieron rápidamente. Las otras dos prestaron algunos servicios. La *Brillante* sirvió de modelo para la única fragata de la Armada construida en Guayaquil en 1729: la *San Fermín*, de 100 toneladas y 40 cañones, que durante muchos años fue su único buque operativo. Los últimos galeones estaban muy deteriorados.

En 1742 pasó una procedente de España, la *Esperanza*, de 50 cañones.

BUQUES MENORES

Urca: No fue precisamente pequeña, aunque en los tratados se diga que portaba de 60 a 200 toneladas. Las hubo de más de 600. Era una embarcación de carga de origen holandés, muy llena en los gálibos y con popa redondeada. Las pequeñas enarbocaban dos palos, uno en el centro, con vela mayor, y el de mesana con vela cuadrada. Tenía una sola cubierta. Se trataba de una embarcación pesada, por lo que si un barco resultaba lento se le apodaba «urca», igual que a algún tipo de fragata.

Piragua: De aspecto alargado, medía unos 90 pies de largo por 16 a 18 de ancho en el centro, estrechándose hacia los extremos, más hacia proa que hacia popa. Presentaba un puntal de cuatro a cinco pies. En proa portaba un cañón de seis libras de calibre: en popa cuatro pedreros. De vela y remos, con dos palos abatibles y 36 remos, tenía lugar para 120 hombres de tripulación. El calado, de pie y medio, la hacía muy útil para los bajos fondos.

Patache: Embarcación de guerra de dos palos, se empleaba de escampavía y para llevar avisos, reconocer costas y guardar las entradas a los puertos. Se empleaba mucho en navegación de cabotaje. Despectivamente se aplica a busques pesados y sin cualidades marineras.

Pinque: De origen mediterráneo, con aparejo similar al patache, resultaba más lleno de proa y con mayor calado, de popa estrecha. A vela y remo, llevaba en popa un palito de mesana y dos principales.

Queche: De dos palos, el de mesana bastante a popa con vela cangreja en el mayor y mesana, se utilizaba en tráfico costero; portaba de 100 a 200 toneladas. Evolucionó a yate.

Paquebote: Semejante al bergantín, pero más grueso y con vela mayor redonda y mesana en lugar de cangreja, se utilizaba principalmente como correo.

Tartana: Vela latina en pala perpendicular a la quilla en su centro; otro chica a popa parecida a un asta de bandera. Alguna de bastante porte usaba gavia volante.

EL COSTE DE LAS EMBARCACIONES

El primer desembolso hecho para la fabricación o compra de un buque en América era bastante superior al que requería la misma operación en Europa. Pero esto es poco significativo. Las cantidades pagadas presentaban otras connotaciones dignas de tenerse en cuenta. En primer lugar, en América había más dinero en circulación, lo cual bajaba considerablemente su valor. Se hace hincapié en señalar que los salarios americanos eran altos, y no precisamente por la exigencia de mano de obra, puesto que los carpinteros y calafates eran en su inmensa mayoría negros o mulatos y se les trataba bastante mal. Una confirmación de lo que decimos viene avalada por la disminución de los salarios, causa principal del elevado coste de los buques a medida que se iban agotando las minas de oro y plata. Ya hemos citado la constatación del descenso de los salarios hecha por Laviana Cuetos.

En general, los precios de las mercancías llevadas desde España se multiplicaban en las ferias de Portobelo y todavía seguían subiendo en la travesía de la Mar del Sur. Los barcos consumían algunos productos europeos. No podemos achacar este fenómeno sólo a la escasez de las mismas en América. Más de un año no salió la flota de los galeones porque no se habían vendido los envíos del viaje anterior. Los peligros de la piratería tampoco influían considerablemente, pues no atacaba con preferencia a los barcos que las transportaban. La cercanía de las minas de oro y plata era lo que hacía aumentar los precios.

Los buques, un producto como otro cualquiera al fin y al cabo, debían sufrir lo mismos efectos. Si se compraban hechos, había que pagarlos con arreglo al mercado. Si se organizaba el astillero real era

preciso contratar a los operarios, quienes en algunas fases, como corte y acarreo, podían resultar más económicos que en España. Lo interesante era el resultado final y a largo plazo. De poco valía que se adquiriese un barco menos caro en Europa si luego no servía para aquellas latitudes o llegaba totalmente desmantelado. Desde el principio venimos diciendo que, salvo algún que otro virrey que debía hablar sin conocimiento de causa o por otras cuestiones, todos reconocieron la superioridad de las maderas americanas sobre las europeas. La experiencia demostró que los buques de Guayaquil, Campeche o La Habana, por ejemplo, en circunstancias normales duraban mucho más años que los de Europa.

Hechas estas primeras salvedades, lo importante era sacar rendimiento al producto adquirido o valerse de los medios oportunos para que saliese más económico. No era lo mismo adquirir un barco por asiento a precio fijo por tonelada de arqueo que organizar no ya el astillero, que era rudimentario, sino todo un conglomerado de oficiales reales, que al decir de Jorge Juan y Ulloa utilizaban toda la picaresca del mundo y a vista de todos en provecho propio. Sin querer mancillar la conducta de nadie, es muy significativo que la Armada de Barlovento, menos lejana y por tanto más vigilada que la de la Mar del Sur, recurrió casi siempre al sistema de asiento, mientras que en Guayaquil lo normal era el astillero real.

Los primeros seis buques construidos en La Habana resultaron ca-
rísimos, más de 53.500 ducados cada uno. Se cerró el astillero y los
barcos fueron requeridos en España. No serían tan malos cuando se
agregaron a la Armada del Océano. Desde entonces se tuvo más cui-
dado y, sobre todo, se contrataron por asiento. De lo contrario se los
enviarían desde la Península o se comprarían en Holanda, como ocu-
rió en 1663 y 1681, nada baratos por cierto: a 50 ducados por tone-
lada. Los últimos eran de 600 y 550, por lo que su coste fue de 30.000
y 27.500 ducados cada uno. Teniendo en cuenta que algunos llegaron
a Veracruz desarbolados y que su vida fue corta, el precio resultó ele-
vadísimo.

Otra rentabilidad nada despreciable era poder contar con el buque
en buenas condiciones en el momento oportuno. De ahí la compra
apresurada de mercantes, y aunque hemos dicho que no eran idóneos,
con frecuencia era un mal menor que había que arrostrar pensando en
la utilización inmediata y en el partido que podía sacárseles.

Como vemos, no sólo era cuestión de más o menos desembolso inicial, sino que había otras causas que hacían variar el coste en un momento determinado. Y no son disquisiciones filosóficas. Cuando el peligro arreciaba o los bajales eran necesarios para acompañar a los galeones de una y otra Carrera, lo más inmediato era lo más conveniente, censurando no obstante la situación de abandono constante de ambas Armadas. Pero bajemos a los datos concretos.

Siguiendo con la Armada de Barlovento, después de hacer venir a España los seis galeones construidos para lo que sería la primera formación en 1610, y aunque la piratería arreciaba, hubo que esperar hasta 1640 para comprar ocho embarcaciones. Los precios pagados fueron muy altos, teniendo en cuenta que no eran nuevos y que además debían de ser acondicionados para la guerra, lo que supuso otro desembolso adicional. Se ajustaron a diversas cantidades según su estado, oscilando entre 52 y 30 ducados la tonelada. La urgencia de los acontecimientos y el deseo del virrey Escalona de contar con una formación respetable fueron la causa de pagar esos precios. Nos apoyamos para decirlo en que a renglón seguido, consciente el virrey de que no podían durar mucho tiempo, concertó un asiento con Mateo Suárez de dos galeones de 500 toneladas a razón de 56 ducados. Como el único que se fabricó, *Nuestra Señora de la Porciúncula*, resultó de 650 toneladas, su coste fue de 36.400 ducados, en todo similar a las fragatas compradas en Holanda años después. Como era por asiento, no entraba en el contrato la arboladura, en cuya instalación se gastaría la diferencia de los salarios americanos con respecto a los europeos, porque en las holandesas, por asiento también, el contrato especificaba que se entregarían con todas las defensas de los buques de aquel país.

No obstante, estableceremos la desproporción de un lado y otro del Atlántico entre los astilleros americanos y los del Cantábrico. Aquí salía la tonelada a 24-30 ducados de promedio, entregando sólo el casco, y en América a 36 en las mismas condiciones. Con ser grande la diferencia, 12-6 más los de allí, en total se aumentaba con los trabajos adicionales, que suponían casi el doble.

En la Mar del Sur las cosas se presentaban más claras y no se podían plantear la disyuntiva de africarlos en uno u otro lado, aunque en más de una ocasión se envió dinero a España para que se construyesen o comprasen aquí. Los hados decidieron que no se enviase ningún barco desde España hasta principios del siglo XVIII y de los cuatro envia-

dos con la expedición de Martinet, sólo dos pasaron el cabo de Hornos, considerado más accesible que el estrecho. Los piratas dejaban también algún barco en sus aguas.

Sólo quedaba, pues, otra duda: astilleros reales o por asiento. Ya hemos señalado aquel sistema como el elegido mayoritariamente. Veamos los resultados.

Bien fuese por la proximidad a las minas de oro y plata, ya supuesta, bien porque era un mar supuestamente cerrado, el caso es que los mercantes comprados para ser armados costaron mucho más que los del Caribe. Si en esta zona hemos dicho que se ajustaban los más caros a 52 ducados la tonelada, en la Mar del Sur se pagaron a finales del siglo XVI a 79, llegando a sobrepasar los 100 ducados. La diferencia aumentaba cuando la construcción se realizaba en astilleros reales. Si 53.500 ducados supusieron, según la administración central, un gasto enorme, los galeones de la Armada de la Mar del Sur rondaban los 70.000 ducados, con la salvedad de que en Perú eran de plata pura, con lo que aumentaban su valor.

Pérez-Mallaína y Torres Ramírez⁴ exponen en un cuadro el coste de algunos buques construidos en Guayaquil, en distintas épocas, por el cual podemos comprobar que el precio varió desde 111 ducados/tonelada el más barato en 1628, el *San Diego*, hasta los 210 de los galeones *San José (II)* y *Ntra. Señora de Guadalupe* entre 1656 y 1659. Con el mismo coste se podían haber fabricado en España de cuatro a cinco buques; el primer problema era pasar el estrecho con ellos; pero no terminaba todo ahí. El dinero que se envió a España para la adquisición de naves se lo quedaron, y los barcos no se compraron. La superior duración de las construcciones guayaquileñas está contrastada. Precisamente los galeones citados perduraron 29, 27 y 38 años, y no fueron los que alcanzaron mayor longevidad. Sin ser un dato demasiado fiable, pues dependía de las circunstancias o estado final en el cual se decidía su abandono, está contrastada una duración superior a los 20 años de promedio para unos barcos que debían navegar con frecuencia y soportar largas temporadas las aguas cálidas de Panamá.

El encarecimiento venía dado por varios factores: la mano de obra en primer lugar, pues a veces suponía el 50 %. Seguían por orden, en

⁴ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 250.

proporción muy inferior, la madera, alimentos, hierro y jarcia. En el hierro no entran los cañones, que solían ser de bronce y su precio era similar al del buque completo.

Pero el mantenimiento de las naves en estado de navegación tenía también un precio elevado. Las carenas normales, y debían hacerse por lo menos una al año, eran carísimas, más que un buque nuevo en España. Solían costar de 60 a 70 ducados/tonelada. Si el barco había salido defectuoso o estaba muy deteriorado, se reformaba cuando se hacía la carena y entonces el precio subía como la espuma. Era frecuente que se pagase como si el barco se hubiese hecho nuevo. Fue el caso del *Concepción* y del *Sacramento*, cuyas reformas alcanzaron los 300.000 ducados, exactamente lo mismo que cuando salieron del astillero por primera vez. Claro que éstos alcanzaron una vida casi récord, 53 y 52 años. Las revisiones de los grandes galeones construidos por el virrey Mancera, *Jesús María (II)* y *Santiago*, alcanzaban los 100.000 ducados o más al año. El primero se hundió a los 10 años y el virrey de turno, conde de Salvatierra, casi se alegró por liberarse de tan pesada carga. El segundo permaneció 16 años.

Ante estos gastos tan desmesurados alguien puso en duda la bondad de la madera. No se puede centrar la cuestión en las deleznables maderas, pues está comprobado que eran excelentes. Hay otras explicaciones más fiables, como el mal uso de los tablones, que no se dejaban curar lo más mínimo. Una vez colocados se deformaban y abrían grandes brechas entre ellos. Después es posible que las carenas se dejaren defectuosas para que el barco volviese pronto al astillero, y de esta forma los operarios reanudasen el trabajo, pues ya hemos dicho que eran despedidos cuando se terminaban las obras.

Conocemos también la picaresca de los oficiales reales, que aumentaban las cifras comprando materiales malos al precio de los buenos, y sobre todo la doble contabilidad. Según Pérez-Mallaína y Torres Ramírez⁵, al menos para las construcciones existen, si no libros dobles, al menos dos o tres fuentes de datos dispares con diferencias que rondan los 200.000 reales y en ocasiones mucho más. El fraude existía también en España, pero en menor medida. Si las mismas reales órdenes no se cumplían amparándose en la lejanía de la administración

⁵ *Ibidem*, p. 297.

central, con el manejo del dinero no podía esperarse otra cosa. Jorge Juan y Ulloa nos decían que no se ocultaban las estafas y que se hacían a la vista de todo el mundo en cantidades que rondaban la tercera parte del coste.

Capítulo V

LAS TRIPULACIONES

MANDO SUPREMO DE LAS ARMADAS

El mando supremo de las Armadas lo ostentaban los virreyes de México para la de Barlovento y del Perú para la de la Mar del Sur, pero en distinto grado. También en esto, como en otras cosas, la lejanía de la metrópoli influía considerablemente, con lo cual estamos insinuando que el virrey del Perú ejercía mayor influencia en su Armada que el de México. Ambos tenían poder decisorio sobre las operaciones a realizar por las Armadas respectivas, y en esto no había en teoría cortapisas alguna para ninguno de ellos, y casi lo mismo ocurría a la hora de fabricar buques, comprar mercantes para ser armados o hacer levadas para dotar los barcos de marinería y tropa. La primera organización efectiva partió también de los virreyes. Recordemos que al de México le quitó la administración central los seis primeros galeones que iban a formarla, pero los ocho que realmente la constituyeron fueron comprados por él. Hay, sin embargo, una diferencia no pequeña: la Armada de Barlovento hizo frecuentes viajes a España, y le eran retenidos o cambiados los barcos, lo cual no pudo suceder con la del Sur porque nunca abandonó aquella mar.

Un recorte algo frecuente de la autoridad virreinal sobre las operaciones de la Armada de Barlovento lo constituía la junta de oficiales ante los acontecimientos de especial gravedad, que era autónoma y podía decidir por sí misma. El virrey del Perú no tenía ese inconveniente por las razones que veremos.

Al virrey le seguía en importancia su teniente general, que casi siempre era su hijo mayor o el allegado más próximo. Si éste se em-

barcaba, asumía el mando supremo de la Armada. En ocasiones se nombraba un capitán especial, sobre todo en la Mar del Sur, que también era alguna persona que había ido con el séquito del virrey. Cuando la Armada de Barlovento se agregaba a la de Avería, el mando supremo correspondía al general de ésta.

Pero una vez que las Armadas estaban desempeñando sus funciones, quienes realmente las mandaban eran los generales y almirantes, cargos homólogos en ambas, y el gobernador del tercio en la nave gobierno en la Armada de Barlovento. Los primeros mandos de ésta fueron designados por el virrey de México. Los siguientes casi siempre le vinieron impuestos desde España y, por lo general, eran marinos profesionales o al menos con alguna experiencia. Algunos nombres se repiten pasando de una categoría a la siguiente superior o incluso están en las tres, y no siempre por sucesión natural, es decir, por muerte de sus mandos inmediatos durante la campaña. Si la experiencia marinera era o debería haber sido un aval necesario, de hecho no lo era tanto, y quien era el responsable de una feliz navegación era el piloto mayor. A los comandantes de los buques se les abría expediente cuando se perdía un buque. Los de la Armada de Barlovento tenían que encararlo con todas las consecuencias, mientras que los de la Armada de la Mar del Sur descargaban toda la responsabilidad en el piloto y hasta en la Providencia. Para algo servía ser familiar del virrey.

El virrey del Perú tenía una forma muy original de designación: hasta 1640 estableció un turno riguroso entre los capitanes del presidio del Callao, que eran sus allegados. Cuando se organizaba la expedición los dos que les tocaba el turno eran asignados a un buque. El que iba a la capitana hacía de general y el otro de almirante. Para el patache o los otros galeones, cuando había más de dos, el virrey designaba libremente al comandante o admitía los servicios (pagos) de algún voluntario. Finalizado el periplo, eran desembarcados como todos los demás, aunque conservaban el rango de generales y almirantes, pero su sueldo era el de capitán del presidio y estaban sujetos al maestre del mismo, lo que ocurría también cuando estando en activo no había salido el convoy o estaban de regreso en el puerto.

Después de 1640 el virrey Mancera fue el primero en designar a los capitanes fijos que hiciesen de general y almirante. Como era costumbre en las designaciones que dependían del virrey, en la práctica casi todas, escogió para general a un pariente y para almirante a un

«servidor suyo». La tradición ya no desapareció hasta 1718, con la reforma de los Borbones. Y aún entonces los dos generales que fueron nombrados desde España accedieron al cargo, pero sufrieron tales interferencias del virrey en sus funciones que creyeron más útil dimitir. Fueron Bartolomé de Urdinzu y Blas de Lezo, dos renombrados marinos.

Cuando en ocasiones anteriores se presentaron generales con el nombramiento en la mano, incluso por compra y por tanto poseedores del cargo, el virrey de turno no les permitió tomar posesión y siguieron desempeñando el cargo las personas que había designado por su cuenta. Los recién llegados eran colocados en otros puertos de la administración virreinal. Sólo uno, don José de Alzamora logró tomar posesión y conservó el mando con varios virreyes a cambio de acceder a que éstos nombrasen un general extraordinario cuando lo creyesen conveniente. Desde luego siempre con menos experiencia que él, pues ya había servido como capitán de mar y guerra de la Armada de Avería¹.

Con la reforma de Mancera, los generales y almirantes iban adquiriendo una cierta experiencia hasta la llegada de un nuevo virrey, que los cambiaba por otros de su confianza. En realidad todos los cargos de marina o no en el Perú se consideraban de confianza. Así, los virreyes podían premiar al numeroso séquito que se había desplazado desde España con ellos. En el caso que nos ocupa sólo exigía que los generales y almirantes fuesen capitanes de mar y guerra hasta 1685 con el fin de que además de la comandancia del buque, que les confería autoridad sobre todo el personal embarcado, añadieran otro motivo con el fin de ejercer mejor el mando sobre la infantería. Esta capacitación se la daba el virrey nombrándolos antes capitanes del presidio.

Los mandos de general y almirante eran muy apetecidos, aunque tenían un sueldo igual al de capitán de presidio hasta la fecha arriba indicada, y eso porque el barco daba muchas facilidades de hacer dinero. Nos referimos a las singladuras normales entre El Callao y Panamá, que fueron las más habituales, ya que acciones bélicas hubo muy pocas. Los fraudes que vamos a referir se daban también en la Armada de Barlovento, sobre todo en las expediciones de escolta de

¹ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 37.

los galeones, que también fueron numerosas. Solían transportar más personal del requerido y consignado como dotación del buque. Muchos de los pasajeros eran sentados a su mesa, y en concepto de comida les cobraban el pasaje. Restringían las raciones todo lo que podían, incluso a los enfermos. Permitían el contrabando escandalosamente en sus barcos, en cantidades enormes, tanto a los pasajeros embarcados por engaño, como a la propia tripulación, o no persiguiendo a los barcos que traficaban sin permiso.

Los fraudes en los barcos de las Armadas se pusieron de manifiesto cuando varó o se hundió alguno. Las investigaciones consiguientes al infortunio dejaron al descubierto las formas de contrabando indicadas al contabilizar las personas embarcadas, en ocasiones más de 500, entre los «invitados» del comandante y del resto de la tripulación, con permiso, naturalmente, de aquél. Los buzos no trabajaban a ciegas, recibían instrucciones de los generales, almirantes, pilotos, maestres, etc., para dar con los escondrijos donde estaba almacenado el oro. Hasta los cinturones de los naufragos estaban repletos del precioso metal².

MANDOS INTERMEDIOS

Después de la reforma de 1685 no desapareció de la Armada de la Mar del Sur el capitán de mar y guerra; simplemente se designó a otra persona, un capitán del presidio, para que ejerciese esas funciones, quien ocupaba el segundo lugar en importancia después del comandante del buque. En la Armada de Barlovento también existió la misma figura, pero con rango inferior. En la reforma borbónica de 1725 fue sustituido por tenientes y alféreces de navío o fragata, que tenían autoridad sobre todo el personal embarcado. A continuación los mandos se diversificaban entre el personal de mar y guerra: capitán de mar para la marinería y capitán de infantería en la Mar del Sur, y sargento mayor en la de Barlovento; en esta última aparecen el veedor, contador y pagador en la nave capitana, desempeñando sus funciones para toda la expedición, mientras que en la Armada de la Mar del Sur no eran embarcados: los del presidio del Callao realizaban la misma ope-

² *Ibidem*, p. 44.

ración sin estar a bordo. El cometido de estos cargos era idéntico al desempeñado por sus homónimos en los astilleros, pero referidos a las Armadas.

El maestre era el encargado del registro del buque, especialmente de la plata y el oro. Este cargo era muy apetecido, porque de él dependía permitir el fraude. Como en el Perú solía ocupar a la vez el puesto de capitán de mar y este nombramiento dependía del virrey, una disposición real prohibió que el maestre fuese pariente o criado de los virreyes.

Un cargo muy importante era el de piloto mayor, con mando sólo sobre sus ayudantes mientras permaneciesen embarcados los anteriores, pues a veces por muerte o por decisión superior podían asumir la comandancia de la nave. De los pilotos dependía físicamente todo el personal y material. Los de Barlovento, por lo complejo de la navegación en la zona, requerían una mayor especialización complementada con la profesionalidad de los comandantes. En la Mar del Sur todo era distinto. Faltaban pilotos españoles o criollos, aunque cobraban más que los del Atlántico, y se echaba mano de los extranjeros. Las rutas ordinarias de la Mar del Sur eran muy simples. Se desarrollaban a lo largo del continente, que presenta algunos bajos o islas bien localizados. Los golfo de Guayaquil y Panamá eran los más peligrosos. Alguna que otra ensenada como Independencia, cerca de Pisco, eran de difícil acceso y por ello les resultaban desconocidas. Su navegación era rutinaria, lo que conllevaba un exceso de confianza. Los dos hundimientos que hubo a lo largo de la historia de la Armada se debieron precisamente a la rutina. Iban demasiado cargados y rozaron con unos bajos que otras veces se habían superado con facilidad.

Su ámbito de navegación algunas veces se ampliaba hasta Valparaíso y Valdivia. Sólo una o dos veces se acercaron al estrecho por las necesidades de la defensa, por lo que les era totalmente desconocido. El abandono de las rutas del estrecho hizo fracasar su cierre a los extranjeros, como hemos tenido ocasión de comprobar. Ni siquiera se avitualló a los hombres que lo fortificaron y se les abandonó a su suerte. Las rutas les venían señaladas desde arriba y ellos sólo tenían que obviar los obstáculos. Les bastaba con el conocimiento de la costa, que, preciso es decirlo, era casi perfecto de tanto frecuentar los mismos lugares a la ida y a la vuelta. En el viaje de regreso, si la navegación a bolina les hacía perder los puntos costeros de referencia, un rápido

golpe de timón les ponía otra vez en situación. El desconocimiento del cálculo astronómico y el uso exclusivo y elemental de la brújula les impedían alejarse hacia el oeste, lo que hubiese sido un adelanto considerable para el regreso, pues hubiesen descubierto la ruta exterior con vientos del norte y sin el inconveniente de corrientes contrarias. No disponían ni de relojes de arena para controlar la velocidad.

El número de pilotos profesionales debió ser modesto: de 30 a 40 en la zona de El Callao, englobando mercantes y de la Armada, suficientes para el tráfico marítimo pero imprescindibles, pues la Audiencia de Lima solicitó que los pilotos fuesen excluidos en los decretos de expulsión de extranjeros; de lo contrario se paralizaría el comercio de cabotaje.

La necesidad de buenos pilotos en el Perú era evidente, y la administración no descuidó el asunto. La creación de una academia náutica por el virrey conde Alba de Liste en 1667 intentó paliar tal insuficiencia. Más adelante, en 1675, se nombró un cosmógrafo mayor, cuyo cometido se reducía a examinar a los candidatos; no intervenía en la formación, por lo que el dominio del oficio se adquiría con la experiencia. La Armada de Barlovento estaba mejor surtida de pilotos y más profesionales. La mayoría procedía de la Escuela de Mareantes de Sevilla; no en balde varias reorganizaciones de la Armada se hicieron en España y desde aquí salían los buques provistos de pilotos con todo el instrumental necesario al uso en aquellos tiempos, especialmente las fragatas compradas en Holanda, como se contenía en los contratos de asiento. Sus singladuras no eran de cabotaje y necesitaban cálculos astronómicos.

Un amplio grupo de cargos constituía el último escalafón de los mandos intermedios; eran los contramaestres, guardianes, despenseros, carpinteros, calafates, buzos, cirujanos y capellanes. Todos, menos los capellanes, eran seleccionados por el capitán del barco entre la marinería. En realidad no existía tal selección, sino que se adjudicaba el puesto a quien ofrecía más dinero, como ocurría en la mayoría de los cargos de la época. El capitán tenía así una fuente más de ingresos atípicos. Quienes se los proporcionaban disponían a su vez de medios para resarcirse, llevando carga a su cuidado, propia o ajena. También sentaban a su mesa a pasajeros distinguidos. El contramaestre gozaba del privilegio de montar una tienda o pulperia en la popa donde vendía toda clase de productos, desde pan tierno hasta agujas. Los precios,

que ya eran elevados en el Perú y algo menos en la zona del Caribe, se multiplicaban por tres o por cuatro. Ante las denuncias por abusos, los contramaestres decían que las tiendas eran beneficiosas para la tripulación, pues les ofrecían aguardiente, vino y tabaco después de un agotador esfuerzo.

En descargo de las trapicherías de la oficialidad y la tripulación entera de la Mar del Sur, ya que toda ella disponía de medios para burlar la Hacienda Real, recordaremos que su oficio duraba tanto como la expedición, y sólo se efectuaba una al año, y a la siguiente podían o no ser reclutados otra vez. Mientras tanto sólo quedaban las esporádicas salidas hacia el sur o la posibilidad de repeler algún ataque de la piratería. En la Armada de Barlovento la situación era semejante en todo, especialmente en las singladuras de escolta. La mayor actividad no permitía despedir a las tripulaciones cuando existió la Armada, pero hubo períodos de largos años en que no disponía de un solo buque. Las pagas, dos o tres veces inferiores, impelían a los abusos.

ARTILLEROS, MARINEROS Y GRUMETES

Estos oficios conformaban, junto con los pilotos, el personal específico de la Marina, y en la Armada de la Mar del Sur el empleo de todos ellos estaba vinculado a la existencia de expediciones; en lo demás, salario, condición social e incluso étnica, las diferencias eran notables. Los artilleros constituyan una especie de élite dentro de las tripulaciones de las Armadas. Socialmente estaban considerados como los oficiales inferiores, es decir, guardianes, despenseros, buzos, etc. Su reclutamiento se efectuaba del mismo modo: entre los marineros y soldados sobresalientes. No habían tenido un aprendizaje distinto a la experiencia y la práctica. El número embarcado era similar al de cañones de cada embarcación; pocas veces se sobrepasó; al contrario, lo normal era que fuesen menos que cañones portaba el buque. Cuando esto ocurría, el artillero se convertía en jefe de personal auxiliar, marineros y soldados, que realizaban las operaciones; de ahí sacaban la experiencia adquirida para ser seleccionados más adelante. Solamente cuando se iba en son de guerra el número de artilleros (profesionales) se incrementaba notablemente. La Armada de Barlovento, aunque en ocasiones no andaba sobrada de artilleros, en la reestructuración de personal de 1724

se desprendió de más de la mitad: de 151 quedaron 68. Como en ésta no existía el despido al final de cada expedición, operación contra la piratería o desmantelamiento de buques, de la penuria se pasaba a la abundancia excesiva, dependiendo del número de unidades de la Armada. Así, al final de su existencia, cuando apenas contaba con un buque, disponía de 86 artilleros.

La diferencia entre los otros dos grupos, marinería y grumetes, estaba en función de la edad si se componían mayoritariamente de blancos, como en la Armada de Barlovento. En la del Sur los grumetes, en su inmensa mayoría, eran negros, muchos de ellos esclavos, de diversas edades. Los dueños, especialmente las mujeres, los alquilaban a la Armada para conseguir una renta. Las viudas no disfrutaban de muchas otras formas de sacarles provecho. La distinta composición de los dos cuerpos de la marinería en las Armadas se traducía también en los números. Mientras en la primera los grumetes eran una franca minoría, sobre todo los de la capitana y almiranta, la segunda presentaba una igualdad absoluta, casi mitad por mitad.

Otra diferencia muy significativa entre ambas Armadas era el problema de las bajas por enfermedad, muertes o deserciones. Mientras que en la del Sur apenas disminuían las dotaciones de los buques por ninguna de las tres causas, la de Barlovento se veía reducida a menos de la mitad frecuentemente. Las levas en México, Caribe y España eran en la mayoría de los casos forzosas cuando no se disponía del personal voluntario, cosa habitual, pues tanto los marineros de uno y otro lado del Atlántico sabían que se exponían a ausencias larguísimas del lugar habitual de su vivienda. Las fugas comenzaban en la escala de Canarias, a veces más de un tercio, y continuaban en los puntos de destino. En este caso la mayoría de los fugados se habían alistado voluntariamente para conseguir pasajes gratis y aun remunerado si conseguían cobrar. Si tenemos en cuenta que lo corriente era adelantar alguna paga a la marinería ya tenemos el por qué de estas conductas. Después buscaban una ocupación más lucrativa o se enrolaban en buques mercantes.

Las enfermedades y epidemias también hacían mella en la marinería procedente de la Península, poco acostumbrada a los climas tropicales, con todas las secuelas correspondientes. Las larguísimas travesías sin reavitallamiento de frutas frescas y agua tenían un influjo decisivo.

La Armada del Sur no sufría ninguno de esos inconvenientes. Los alistamientos de los marineros se conseguían de los buques mercantes casi por propia voluntad, y muchos grumetes eran forzados por sus amos. Otra cosa era la calidad, pues los armadores cedían los más inexpertos. Sin embargo, hay informaciones contradictorias al respecto: desde afirmar que era imposible reunir el número suficiente, hasta que no existía tal problema y sobraba por el incentivo de las pagas adelantadas. En medio se sitúa la opinión de Jorge Juan y Ulloa que confiesan abundaba mucho la marinería en las costas de Perú, pero que no era la apropiada³ para los buques de guerra, aunque los mercantes dispusieran de toda la gente que quisieran y mejor preparada.

Las travesías eran mucho más cortas y con frecuentes acercamientos a tierra para el reavituallamiento, con la consiguiente renovación del agua. Los habitantes del Perú estaban más adaptados a todos los climas, con la ventaja de que la zona sur de Panamá y lugares limítrofes disfrutan de temperaturas más benignas que la norte. Si a esto añadimos que la Armada no salía de El Callao hacia Panamá mientras no tuviese constancia de que la de Avería había zarpado de Cádiz, comprenderemos la menor ausencia de los lugares de origen. Las bajas por muerte o deserción eran pocas, del 10 % raras veces, y en viajes prolongados durante más de un año se llegaba al 25 %. Por el contrario, en las travesías atlánticas consideradas más satisfactorias las bajas rondaban el 45 % por muerte o fugas⁴. En dos o tres largas permanencias de la Armada en España, toda la marinería desapareció en busca de otras oportunidades, bien en los buques mercantes, bien dedicándose a la pesca, origen natural de muchos hombres de la mar.

TROPA

Ya hemos repetido en otros lugares que los barcos de las Armas, por imperativo del tipo de guerra marítima desarrollada en la época que nos ocupa, iban dotados de un contingente de tropa del ejér-

³ J. Juan y A. de Ulloa, *op. cit.*, pp. 124-125.

⁴ J. Gil-Bermejo García y P. E. Pérez-Mallaína Bueno, «Los andaluces en la navegación transatlántica...», *IV Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1985, pp. 271-296, p. 286.

cito de tierra. La armada de Barlovento disponía nominalmente de siete compañías de 100 hombres cada una, más los oficiales, gobernador, capitanes, alféreces, sargentos, cabos, etc. Pero sólo en teoría, porque en la práctica casi ninguna compañía estaba al completo. Lo mismo ocurría con las cinco del presidio de El Callao, cuyo fin principal era el embarque para defender los tesoros reales y de particulares que debían ser enviados a Panamá. El maestre de campo se reservaba para la defensa del puerto ante cualquier eventualidad al menos 100 soldados escogidos. Las listas solían estar completas, aunque las personas realmente presentes fuesen menos. Se incluían niños y «criados» que luego figuraban como pajes en las embarcaciones y no estaban en ninguno de los lugares, pero el rey pagaba por ambos conceptos. Algunos virreyes redujeron la dotación de El Callao a 300, pero pronto se vio que eran insuficientes para las dos misiones encomendadas, y se restablecieron otra vez los 500.

La marinería se veía disminuida sensiblemente por las deserciones, la tropa mucho más; las pagas eran inferiores y llegaban muy tarde, con retrasos hasta de 30 ó 40 meses. Cuando recibían algún dinero tenían que desembolsarlo inmediatamente para pagar deudas, y se desplazaban a Lima a pedir a las puertas de los conventos. En un informe de 1683 se indicaba que lo «ideal» sería pagar cada 6 meses, pero las deudas de la Hacienda se fueron incrementando escandalosamente. Los solteros desertaban con más facilidad buscando otros oficios. Los casados hacían otros trabajos complementarios para sacar adelante la familia. La no existencia de cuarteles y el vivir diseminados entre la población permitía disponer de tiempo suficiente para ello. Pero no le demos vueltas: el Perú tenía incentivos suficientes para alejarse cuanto antes de los cuarteles, por otra parte inexistentes; un inconveniente más que añadir a la falta de numerario en un país donde corrían el oro y la plata a raudales.

La Armada de Barlovento no podía ser menos en las deserciones de los soldados, por las mismas razones, incrementadas además por la lejanía de las familias. Estaban más vigilados y controlados que los del Perú al desarrollar su vida mientras había barcos. La llegada a puerto, especialmente a Santo Domingo, era la ocasión propicia. Peor suerte corrieron aún los que llegados desde Veracruz y La Habana quedaban abandonados a su suerte en Cádiz, alimentándose algún tiempo con las sobras del viaje hasta que los que más aguantaban eran enrolados en algún destacamento peninsular. Así, en octubre-noviembre de 1648

los 234 soldados que todavía permanecían enrolados desde abril del año anterior sentaron plaza en Alcalá de los Gazules cobrando de la Capitanía General de Andalucía.

PROCEDENCIA DE LAS TRIPULACIONES

Los mandos de ambas Armadas procedían de España. Hemos visto que los capitanes y almirantes de la Armada de Barlovento eran enviados de ordinario desde España directamente con nombramientos de la administración central que adquirían por compra. Con los mandos intermedios acontecía lo mismo, si bien algún criollo podía sentar plaza por compra; no en vano los virreyes debían contentar a ese estrato cada vez más influyente en la sociedad virreinal. Los calafates probablemente serían negros, conocida la aversión de los blancos a ejercer este oficio. Entre los pilotos, contramaestres y algún que otro oficial inferior abundaban los extranjeros, concretamente italianos, holandeses, irlandeses, etc., desconocedores además del idioma castellano.

En la Mar del Sur también los altos mandos eran de procedencia directamente española y del séquito del virrey, hasta que en el siglo XVIII llegaban con nombramientos desde la Península, caso de Urdinzu, Lezo, Jorge Juan y otros. Los cargos intermedios más elevados y mejor remunerados o con posibilidades de enriquecimiento atípico también se entregaban a «criados» del virrey. Los pilotos eran mayoritariamente italianos y portugueses; algunos de ellos capturados por los piratas servían de prácticos y espías; otros, muy pocos, eran españoles. La atracción que el brillo del oro ejercía sobre los españoles los arrastraba hasta su origen en las minas, por lo que los extranjeros, que no podían ejercer otro oficio, gozaban de protección especial si se dedicaban a la marina, de lo contrario se paralizaba el tráfico marítimo. Los cargos desde contramaestre hacia abajo estaban compuestos por un conglomerado de razas: blancos criollos, mestizos, indios, negros, etc. Aunque también obtenían abundantes haberes ilegales no despertaban la codicia de los españoles. Ni siquiera el sueldo tres o cuatro veces superior al de las flotas del Atlántico, porque los precios absorbían con creces esa demasía. Hasta los cirujanos y sangradores eran casi todos mulatos⁵.

⁵ J. Juan y A. de Ulloa, *op. cit.*, p. 121.

Un oficio que estaba reservado a blancos, españoles o criollos, era el de artillero, quizá por la especialización requerida. Los grupos más numerosos procedían por orden de las regiones andaluzas, cántabra o bien era criollos, sin faltar extremeños, gallegos, etc. El resto de la marinería y tropa en la Armada de Barlovento estuvieron condicionados por la instauración y las distintas reestructuraciones, a pesar de que se había establecido expresamente que las tripulaciones debían ser españolas y las deficiencias suplidadas con italianos, pero que se evitase a toda costa que fuesen indianos⁶.

Esto se dictaminó en 1635 a propósito de la gran Armada proyectada por Olivares. Pero una cosa eran los deseos y otra las realizaciones, sobre todo al tratarse de las Armadas de Indias. Y así las primeras levas se hicieron en México en 1640 con motivo de la instauración efectiva. Del mismo lugar, ampliado a las islas caribeñas, procedieron la mayoría de los que tenían que suplir las ausencias por defunciones o deserciones. Prácticamente, los soldados eran muy propensos a abandonar los presidios, una vez cobrados los salarios, si coincidía el asiento con una visita de la Armada. Las pagas adelantadas eran el señuelo, aunque luego se arrepintiesen, pues la vida en la mar era aún más dura que la que habían abandonado. Si antes señalábamos a Santo Domingo como punto de evasiones, paradójicamente lo era también de nuevas incorporaciones, que pronto se convertían en fugas; para luchar contra estas actitudes se tomó la costumbre de pagar las deudas en el momento de salir del puerto.

Cada reestructuración de la Armada de Barlovento en tierras americanas se encontraba con los mismos problemas; de ahí que casi siempre las tripulaciones estuviesen compuestas por criollos o españoles residentes en la zona. Cuando el restablecimiento de la Armada se efectuaba en España, el personal se reclutaba preferentemente en Andalucía, porque los indianos que habían llegado con ella, ante la segura tardanza del regreso, se iban enrolando en las flotas de Avería con el fin de llegar cuanto antes a su lugar de origen y para evadir el sinúmero de privaciones que sufrían en Cádiz al no ocuparse nadie de ellos. Las dos veces que los barcos fueron de origen holandés, las primeras levas se hicieron en el País Vasco y la Rioja.

⁶ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 279.

Desde las primeras consultas de formación se venía hablando y dictaminando que al menos cada dos años la Armada de Barlovento visitaría España para que la ausencia de las tripulaciones no fuese demasiado larga. Si los viajes transatlánticos fueron más frecuentes de lo deseable para el cumplimiento de su misión específica, no se debieron a la causa apuntada, sino a otra muy distinta: la de acompañar a los galeones de la Carrera. Por consiguiente, los regresos estaban condicionados a las necesidades de esa flota. No es de extrañar, por tanto, que las permanencias de las tripulaciones españolas en América se prolongasen más de lo estipulado, pues la cuota de Avería daba con frecuencia suficiente para fletar de cinco a ocho galeones de apoyo. Conocido esto por los expedicionarios de la Armada de Barlovento, procedentes de la Península, las deserciones comenzaban en Canarias, como hemos visto. Si añadimos que las levas se efectuaban entre las gentes de mal vivir, y que los adelantos cubrían seis mensualidades, con dinero fresco la fuga era muy tentadora.

Sólo en el siglo XVIII, aparte las numerosas travesías de la capitana durante la Guerra de Sucesión, se cambiaron las tornas, y el trasiego de barcos de la Armada de Barlovento y la Real Armada de España era más frecuente de lo que aconsejaba la defensa de las Indias; las permanencias en América se acortaron muchísimo.

La Armada de la Mar del Sur contó también con españoles en sus tripulaciones, aunque exclusivamente de su ámbito marítimo. A pesar de lo dicho antes sobre la no carencia de gentes de mar en Perú, algunos virreyes se curaron en salud y llevaron consigo desde España tropa y marineros. A mediados del siglo XVII el conde de Alba de Liste se hizo acompañar por algunos marineros que habían servido en el océano. Posteriormente, en 1696, se enviaron 300 hombres de los cuales sólo llegaron 220⁷. Las expediciones de Urdinzu y Lezo en el siglo XVIII aportaron los mayores contingentes de españoles a la Mar del Sur, pero tanto éstos como los anteriores permanecían poco tiempo en la Armada. Lezo se quejaba de que pocos años después de la llegada le quedaban menos de 100 hombres de todos los que habían salido con él. Conocida la aversión de los españoles destacados en América a ser-

⁷ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 73.

vir en las Armadas, y la alternativa de expediciones y despidos al final de las mismas, ya no se debe hablar de deserciones, sino de evitar el alistamiento durante las nuevas levas.

Las características propias de la Armada de la Mar del Sur, aun con la menor dureza de sus singladuras y con los sueldos elevados, propiciaban que las tripulaciones estuviesen compuestas por gentes que poco o nada tenían que perder: extranjeros a los que no les era fácil encontrar otra ocupación, criollos deshederados, mulatos, negros, etc. Razas y castas se mezclaban en unas tripulaciones extremadamente heterogéneas. Jorge Juan y Ulloa⁸ lo señalan expresamente; hasta los oficiales de mar, como dijimos, pertenecían a diversas razas.

CHOQUES CON LAS AUTORIDADES INDIANAS

A lo largo de toda la historia de la Marina española, las desavenencias y enfrentamientos con las autoridades terrestres han sido muy frecuentes. Por lo común, estas situaciones han sido debidas siempre a la injerencia de las autoridades de tierra en los asuntos de la Marina. Son numerosas las etapas de la vida de la Marina que han carecido de una autoridad suprema, siendo como es un cuerpo muy específico y con unas connotaciones totalmente distintas a los demás cuerpos del ejército. La dependencia de la Secretaría de Guerra ha sido cosa habitual. La etapa que nos ocupa, salvo un corto período de tiempo, careció de secretaría propia, y por tanto de presupuesto específico, o le llegaba a través del ejército de tierra. Por eso podemos afirmar que primero se atendían las necesidades de este último, porque la Marina era considerada como un cuerpo auxiliar sin protagonismo independiente. Esto lo hemos visto en el capítulo II y lo reafirmaremos en el VI al ver cómo se dedicaban a otros usos los cuerpos de las Armadas.

Hemos de reconocer que en España, a pesar de la gran tradición marinera, no se forjó un cuerpo concreto de Marina hasta la reforma borbónica, con el establecimiento de cargos y nombramientos específicos como capitán, teniente y alférez de navío y fragata. Anteriormente,

⁸ J. Juan y A. de Ulloa, *op. cit.*, p. 124.

los generales de las Armadas solían ser elegidos entre las personas relacionadas con el mar o con cierta experiencia marítima, pero pertenecientes al ejército de tierra. No era infrecuente que los nombramientos recayesen en hombres que no habían embarcado nunca. Durante toda la vida, pues, de las Armadas Españolas de Indias, el nombramiento del general y almirante de las mismas se atenía a esa costumbre.

Una vez en su puesto, estos generales y almirantes eran guardianes celosos de sus prerrogativas y soportaban de mal grado las intromisiones en las cosas que les eran propias. Las discordias tuvieron más incidencia en la Armada de Barlovento que en la de la Mar del Sur, aunque las instrucciones de la autoridad virreinal fueron mayores en ésta, por el simple hecho de que sus generales y almirantes eran parientes o «criados» del virrey, debiéndole además el puesto que ocupaban y que no estaban dispuestos a poner en peligro. De todas formas, las actuaciones de una y otra Armada debieron ser parecidas, lo mismo que el motivo y finalidad de su creación, aunque hubo disimilitudes muy significativas, basadas, como dijimos, en el distinto procedimiento a la hora de ser nombrados los cargos.

La primera y más grave intromisión estuvo a cargo de la administración central, en contra de la voluntad de los virreyes de México y Perú, cuando enviaron a España elevadas sumas de dinero procedentes del impuesto de Armada o particulares, más el del norte, para la adquisición de buques, que luego fue destinado incluso a campañas en Flandes o cuando sus buques fueron incorporados a la Armada del Océano o empleados en el bloqueo de Barcelona.

La relación del virrey con los generales y almirantes a veces fue demasiado tirante, llegando hasta el apresamiento sin haber habido sentencia condenatoria por el hundimiento de algún buque o por no haber seguido puntualmente las instrucciones recibidas, como fue el caso de Alonso de Campos y otros más; pero vayamos por orden.

El general Diústegui tuvo preparada en Cádiz a punto de zarpar a comienzos de 1665 una Armada compuesta por siete buques para ser tripulada por 644 hombres; como faltaba dinero para nuevas levas y cañones y no lo habían conseguido, los barcos y sus gentes fueron agregados a la del Océano para la campaña de Portugal. Terminando

este servicio faltaban todavía 50.000 pesos para completar el abastecimiento de la Armada de Barlovento; la solución fue otra agregación. Torres Ramírez⁹ piensa que fue más por la negativa del virrey a contar con una Armada, aunque le era totalmente imprescindible. No salió hasta julio de 1667 con cinco naves, y sólo dos pertenecían a la primera formación con casi tres años de vida menos. La partida no se debió a necesidades de defensa, sino a la falta de azogue en el virreinato. Ya en Veracruz, Diústegui se encontró con la negativa del virrey a darle los 355.000 pesos estipulados para el gasto de un año, ni tampoco los préstamos que él había adelantado. Las injerencias del virrey fueron tan exageradas y desatinadas, que consiguió el envío a España de los dos mejores buques, poniendo a Diústegui en la disyuntiva de ser general de una armada prácticamente inexistente o volver a España, designando además por su cuenta y de antemano un sustituto. Las disensiones entre ambos no terminaron con la decisión de Diústegui de regresar a España, pues para el viaje de regreso el virrey le impuso contra su voluntad un nuevo almirante: el capitán de la nave gobierno y gobernador del tercio Antonio de Layseca.

Alonso de Campos no tuvo tiempo de acceder al puesto de general que le había prometido el virrey, ya que le envió preso a España desde Veracruz, sin oírle siquiera, después del desastre de Maracaibo.

Los conflictos más frecuentes de generales y almirantes con las autoridades o funcionarios terrestres se producían a la hora de realizar las carenas o arreglos de buques. La dirección y financiación de las mismas frecuentemente se daba a los segundos en detrimento de los primeros, y con los perjuicios consiguientes por la lentitud y defectos de las obras. Cualquier gobernador local podía hacer variar las instrucciones que habían recibido los responsables de la Armada, e incluso negarle los auxilios necesarios para cumplirla. El general Antonio Quintana tuvo que soportar ambas incidencias por imperativo del gobernador de La Habana en 1680. Asimismo, los generales y almirantes debían ponerse a las órdenes de los gobernadores mientras se carenaban los barcos y hacer continuas salidas con naves pequeñas para impedir el contrabando, no muy del agrado de la marinería.

Muchos de los roces con las autoridades locales estuvieron relacionados con el reparto de los sitiados. La Armada los transportaba

⁹ *Ibidem*, p. 83.

desde Veracruz y sus oficiales, con el permiso del virrey, querían estar en el momento de la distribución. Los gobernadores intentaban impedirlo a toda costa; sus «razones» tendrían, pero los marinos no cedían, quizá para evitar algún fraude.

El nombramiento de los cargos de capitanes hacia abajo en la Armada de Barlovento era competencia de los generales y almirantes, y los virreyes deseaban intervenir para poder premiar a familiares y «criados». Los enfrentamientos por este asunto menudearon más de lo que hubiera sido deseable.

El reparto de las presas constituyó fuente permanente de conflictos hasta finales del siglo XVII. La reglamentación era clara antes y después de enero de 1696. En la primera etapa se dictaminaba que primero se apartase el quinto real, después dos partes, para equipamiento de las Armadas, y el resto a repartir entre las tripulaciones. Esto no satisfacía a las gentes de mar, porque creían que con esa fórmula se disminuían sus ingresos. El nuevo sistema establecía que el primer apartado debía ser el correspondiente a gastos de la Armada, y el quinto real ocupase el segundo lugar; así por lo menos consiguieron disponer de más dinero para equipamiento.

Este método estimuló el fraude y la marinería usó y abusó a su antojo bajo apariencias de legalidad. Pocas veces estuvo la Armada presente donde era requerida para evitar el pillaje de la piratería, pero después regresaban en ella muchos efectos robados por los saqueadores. Así ocurrió después de uno de los ataques a Campeche y a Veracruz: los componentes de la Armada trataron de vender en esas ciudades lo que antes les había sido robado. Con los objetos pretendidamente recuperados llegaban otros del puro comercio cargados en otras ciudades como Santo Domingo y La Habana.

En los viajes a España se transportaban viajeros y mercancías, oro incluido, que en las proximidades de Cádiz eran llevados a tierra en barcos pequeños, exactamente igual que hacen las motoras en nuestros días con todo tipo de contrabando. Las denuncias y quejas, con los procesamientos correspondientes, fueron frecuentes. Los expedientes y memoriales del Archivo General de Indias dan testimonio de todos los abusos que relatamos. La base de todo ello estaba en los bajos salarios y en la complicidad de los oficiales reales de a bordo.

En la Armada de la Mar del Sur las fricciones fueron menores. Como los generales, almirantes y cualquier otro cargo eran nombrados por el virrey del Perú, si querían conservarlo debían obedecer ciegamente las órdenes recibidas. Hasta las faltas más graves eran disculpadas por el propio virrey. Así, cuando estalló el galeón *San José* en Paita el 5 de septiembre de 1685, su general Tomás Palavicino no estaba a bordo por haber desembarcado para seguir el viaje por tierra con sus amigos. La razón aducida para el abandono del barco fue que el viaje era muy lento y penoso al tener que navegar contra el viento y las corrientes, y que su presencia no hubiese evitado la catástrofe, por lo que el resultado final hubiese sido acompañar también él a los 400 difuntos llevados de la mano de Dios. Naturalmente, estas disculpas no satisfacieron al oidor Juan de Peñalosa, que intentaba pedir responsabilidades, pero el virrey duque de la Palata le contestó destempladamente. El general responsable era su cuñado.

Algo parecido había ocurrido tiempo atrás, el 26 de octubre de 1654, cuando se hundió el *Jesús María*, de 1.200 toneladas y 44 cañones, el mayor buque de la Armada durante el siglo xvii, en Chanduy, cerca de Guayaquil, al rozar con un bajo por la sobrecarga de gente, 550 pasajeros, al margen de la tripulación y un sinnúmero de fardos. El general Francisco de Sosa apoyó sus descargos en que el piloto era quien debía conocer los secretos de la navegación y la instrucción le prohibía entrometerse en la misma. De la carga dijo que era costumbre llevarla. También acudió a la Providencia. En el proceso se le exculpó. El virrey conde de Salvatierra le disculpó e incluso con cierta complacencia porque se había perdido un buque que originaba muchos gastos y, además, los fraudes descubiertos con el hundimiento daban para construir un buque más adecuado a la navegación por aquellos parajes.

Pero no siempre las cosas transcurrieron en total armonía entre el virrey y los generales. Cuando éstos llegaban nombrados desde España, o no se les dejaba tomar posesión o se les hacía la vida imposible para que renunciaran a sus cargos. Fueron los casos de Bernardino Hurtado de Mendoza, caballero de la orden de Santiago, Diego Gómez de Sandoval, también caballero de Santiago y José de Alzamora, quien con el tiempo consiguió mandar la Armada. No así Pedro de Medranza en 1707. En el siglo xviii Urdinzu y Lezo también obtuvieron el mando,

pero lo desempeñaron en continuas desavenencias con el virrey. El primero fue nombrado en 1631 y el virrey Chinchón no lo admitió a pesar de ser renovado por el rey otras dos veces. Gómez de Sandoval había pagado 160.000 reales en 1660; el virrey Mancera había concedido el cargo a su hijo Antonio de Mendoza, de 23 años, que para su padre era un prodigo de soldado. Afirmaba que nadie le negaba (a su hijo) el valor, el entendimiento, la modestia y la virtud¹⁰. Por otro lado el virrey adujo el caso anterior. Al propietario se le dio otro oficio. El incidente de Alzamora ya lo hemos narrado en este mismo capítulo. Medranza fue otro propietario por compra en 1707; pasó dos años peleando para nada.

Terminada la Guerra de Sucesión, y al hilo de las reformas, fueron nombrados sucesivamente Bartolomé de Urdinzu en 1718 y Blas de Lezo dos años después. Ambos se vieron en la disyuntiva de continuar enfrentándose al virrey Castelfuerte o dimitir, optando por lo segundo.

El cabo principal de tierra, sobrino del virrey, era quien entorpecía la actuación de Lezo. Como éste era protegido de Patiño y un gran marino, se le mantuvo en el puesto ocho años, hasta que consideró que ya no podía seguir.

Son unas muestras significativas de lo bien en serio que se tomaban los virreyes del Perú el *alter ego* del rey. No admitían en sus dominios otra voluntad que no fuese la suya. Era tradicional la frase «se aceptan las órdenes reales pero no se cumplen», ante cualquier disposición que contraviniere su omnímoda autoridad.

ALIMENTACIÓN DE LAS TRIPULACIONES

Pocas cosas tenían las Armadas tan reglamentadas como las raciones que debían entregarse a cada tripulante. Eso no obstaba para que también en este aspecto hubiese abusos y fraudes, disminuyéndolas, cambiándolas por otras más baratas o entregando el precio más bajo en dinero hasta con los enfermos, a quienes se les cambiaba por el

¹⁰ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 29, hacen esta referencia.

consuelo espiritual del capellán. Como algunos artículos se compraban hasta para seis meses —lo más debían ser dos—, los desertores los dejaban vacantes para los invitados a mesa y mantel, cuyo destino final era también el sobrante conseguido con las reducciones.

Las ordenanzas o reglamentaciones iban cambiando con el tiempo y a veces cada viaje tenía la suya plasmada en la instrucción que recibía el general. Las ordenanzas generales procedían de la Península y eran obligatorias para todas las Armadas. Las de Indias no deberían ser una excepción, salvo en los aspectos concretos del vino y el aceite por su alto precio. Los temporales o las batallas influían en el cambio de comida. Las instrucciones particulares debían acomodarse a las generales, pero las condiciones climáticas de calor y humedad imponían algunas modificaciones.

La dieta habitual a mediados del siglo XVII estaba constituida por tocino, cuatro días a la semana; dos, bacalao, y uno, queso, a razón de 6 onzas cada día. El resto se componía de dos onzas de menestra (arroz y garbanzos por mitad); en la del Sur, arroz sólo; libra y media de pan o bizcocho (en ocasiones sin motivo alguno se reducía a media libra, aunque los generales y maestres decían que nunca bajaba de una libra); medio azumbre de vino en la de Barlovento, en lugar de un cuartillo, a causa del alto precio que tenía en las Indias, lo que se compensó con medio real, más tarde uno, en el sueldo; por fin se sustituyó por una cantidad de dinero que variaba según la duración del viaje o el lugar del embarque, oscilando entre 25 pesos y un mínimo de 3. En la del Sur sólo disfrutaban de vino los oficiales hasta el grado de capellán, y nadie recibía aceite, mientras que en la de Barlovento se repartía una onza, que aumentaba a medio cuartillo el día que tocaba queso; vino-gre, 1/6 de cuartillo los días de carne, un azumbre de agua y libra y media de leña. En la del Sur se cocinaba con manteca en lugar de aceite. Aparte se confeccionaba una dieta para enfermos a base de carnes frescas, huevos y azúcar.

Estas raciones tipo variaron a lo largo del tiempo, tanto en la cantidad como en la diversidad de los alimentos. Una muy significativa fue cambiar el tocino por carne de vaca salada o fresca y carne de cerdo. El queso se reservaba para los días de tormenta o combate, porque no se podía encender el fogón. Las estancias en puertos se aprovechaban para aprovisionarse de carne fresca; si se prolongaba más de lo ha-

bitual se repartían tres reales por la dieta ordinaria, pues era más fácil dar dinero que buscar alimentos.

No siempre los bastimentos se embarcaban para toda la campaña de dos a seis meses, sino que algunos se iban adquiriendo en los diversos puertos en que se tocaba. El calor y la humedad imponían esa práctica, ya que determinados alimentos, como el pescado, aunque fuese salado, se deterioraban fácilmente en los soplados. Para evitar la pudrición y responsabilidades, cuando la travesía era larga se entregaba todo el bacalao que le correspondía a cada tripulante para que él se encargase de la conservación sacándolo al aire de vez en cuando. Antes de sustituir el vino por dinero, muchos tripulantes lo guardaban para venderlo a la llegada al puerto, en el cual alcanzaba mayor cotización, o en el propio barco, como en la Armada de la Mar del Sur, donde, aunque se repartía a pocas personas, en las pulperías de a bordo había vino para todos a buen precio.

La procedencia de los alimentos debía ser diversa según las reglamentaciones; así, la de Barlovento se aprovisionaba de tasajo y casabe en Santo Domingo, y en Veracruz, de bizcocho, menestra y todo el resto menos el vino, el vinagre y el aceite, que se compraban en España. Pero una cosa fueron los reglamentos y otra las necesidades de cada momento, las posibilidades de los puertos o las disponibilidades de numerario; estas circunstancias obligaban a efectuar las compras en los puertos que tocaban. La Armada de la Mar del Sur lo tenía más claro dada la simplicidad de la mayoría de sus singladuras entre El Callao y Panamá, aunque también se aprovisionaban de algunos productos en determinados puertos de la ruta. Los alimentos principales procedían de lugares concretos: la harina para el bizcocho que se elaboraba en el Callao procedía de Chile, el arroz, de Guayaquil, la carne y el tocino, del altiplano.

Las pesas y medidas para controlar las raciones las llevaba el maestro de raciones selladas y marcadas. Pero eso no era óbice para disminuirlas, pues bastaba que el general o el almirante dijesen que había que ahorrar, para entregar menor cantidad a cada tripulante. Podía ser cierta la necesidad si se prolongaba el viaje más de lo preestablecido; pero ya conocemos otro caso.

Para finalizar este apartado vamos a dar una lista de productos tipo y cantidades elaborada por Torres Ramírez para un período de 6 meses y 900 plazas.

pan	2.430 quintales
vino	368 pipas
tocino	346 quintales
bacalao	127 1/2 quintal
queso	87 quintales
menestra	203 quintales
aceite	180 arrobas
vinagre	9 pipas
agua	735 pipas
leña	2.430 quintales
sal	15 fanegas

La dieta de los enfermos para el mismo tiempo y tripulación requería el transporte de:

32 quintales de bizcocho blanco,
24 carneros vivos,
170 gallinas,
2.337 huevos,
295 libras de azúcar,
660 libras de pasas,
245 libras de almendras ¹¹ .

SUELDOS

Los salarios en la Armada de Indias diferían notablemente en los puestos medianos e inferiores, y ello no por el superior nivel de vida en un lugar, el Perú, sobre el otro, México y Caribe, sino por la mayor inflación. Ya hemos notado esto al hablar del precio de las embarcaciones, ya que aparte los fraudes, también superiores en el Perú, los elevados sueldos encarecían mucho los buques del Sur.

Los generales y almirantes de uno y otro lado del continente cobraban sueldos muy similares a principios de siglo XVIII: 2.200 reales al mes el general y 1.100 el almirante de Barlovento. Los del Sur, 2.400 y 1.200 respectivamente. Entre los pilotos seguía una tónica parecida: 628

¹¹ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, pp. 289-290.

los de la primera y 800 los de la segunda. Entre los demás miembros de las tripulaciones, eran de tres a cuatro veces mayores los salarios del Sur; por ejemplo: guardianes, despenseros y similares, 66 contra 264; marineros, 44 contra 176; soldados, 30 contra 160, etc., sólo por poner unas muestras¹². Estas diferencias en los cargos y oficios menores se venían arrastrando desde la fundación de la Armada de Barlovento, sin que se tradujese en nada positivo en favor de los del Sur, debido a lo arriba señalado. Pero recordemos una vez más que los del Sur eran desembarcados después de cada expedición y únicamente seguían cobrando los soldados por estar asignados al presidio de El Callao.

Las cantidades expresadas hacen referencia a los salarios base, aparte las raciones que tenían asignadas los cargos, que iban de más a menos según categoría. Los dos primeros mandos recibían 6 raciones diarias a 2 reales y 50 pesos por mesa, lo que suponía 412 reales más.

Lo curioso es que en la Armada de la Mar del Sur hasta 1685 había subordinados de los generales y almirantes que cobraban más que ellos, como eran los pilotos mayores, maestres y capitanes de mar, que salían por 900 reales al mes, frente a los 810 de los primeros, quizá porque estos oficiales escaseaban en el Sur, pues sus homólogos de Barlovento no pasaban a mediados del siglo xvii de 400 reales al mes. Sólo tiene una explicación, y era debido a que seguían perteneciendo al presidio de El Callao, de donde habían salido, y conservaban el mismo sueldo, aunque con titulación superior, que a su vez también mantenían cuando desembarcaban definitivamente. Por eso El Callao estaba repleto de generales y almirantes con el sueldo de capitanes de presidio. Deducimos lo anterior porque el capitán de infantería embarcado ganaba lo mismo, 810 reales al mes. La diferencia sólo estaba en las raciones y la mesa: los 412 reales.

Pérez Mallaína y Torres Ramírez, queriendo ofrecer una panorámica del prestigio social que representaría un sueldo de esas características comparándolo con el de otras autoridades, oficiales reales y clérigos, nos muestran que los generales salían muy mal parados. Pondremos sólo algunos ejemplos: un oidor de Lima, 3.200 reales al mes; un gobernador, 3.000; un corregidor de ciudad importante, 2.000. La equiparación está con los corregidores de poblaciones pequeñas,

¹² P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 35.

pero con el añadido de la mesa. Un canónigo de catedral mediana le triplicaba. Ahora se comprenderá mejor que los virreyes permitiesen tantos fraudes a bordo, y no sólo por el parentesco, y a la vez que esa misma actividad se propagase entre la tripulación entera. El generalato mal pagado en la base era, sin embargo, una fuente de ingresos sustanciosos mientras perduraban la travesía y el destino a bordo. Después era aprovechado como trampolín para acceder a otros cargos, o al menos para conseguir un hábito de orden militar. Cuando fueron desligados del presidio del Callao y se les consideró dedicados únicamente al mar, el sueldo gozó de un considerable aumento hasta llegar a los 2.000 reales al mes el general y 1.200 el almirante, manteniéndose igual hasta la desaparición de la Armada.

Para los cargos y funcionarios de la Armada de Barlovento se dictaminó en 1640, año de su establecimiento real, que debían cobrar igual que sus homónimos de la Carrera de las Indias. Muy pronto se abrieron diferencias siempre en perjuicio de los de Barlovento. La equiparación no se efectuó hasta finales del siglo XVII. Un intento de nivelación se produjo en la reorganización de 1663, sin conseguir resultado alguno. En 1689, cuando el general de la Armada pasó a cobrar 5.500 pesos al año, se llegó a la homogeneidad. El resto de los componentes de la tripulación gozó de un aumento similar. El decreto de nueva planta y Reglamento de la Real Armada del Océano trajo consigo una reducción considerable y disminuyó el salario, con raciones y mesa incluidas, menos de la mitad: 2.160 pesos. En 1634, casi al final de la existencia de la Armada, se elevó el salario base de 85 a 160 pesos al mes, pero se suspendieron las raciones y la mesa cuando estaban desembarcados, con lo cual el resultado fue 1.920 pesos al mes. Los mismos cambios se aplicaron al Batallón de Barlovento, creado en los últimos años, y a la marinería, que siempre cobró algo más, basándose para ello en que el personal de mar realizaba todos los trabajos de a bordo.

Los salarios sufrián algunos descuentos para cofradías, hospitales, papel, sangrador y limosnas. Si en los sueldos más altos la incidencia era mínima, los soldados sufrián una considerable merma. En la Armada de Barlovento el descuento para la cofradía era proporcional: 6 reales por cada 40 pesos, y parece que no existía ningún otro; no dispuso de hospital propio. En la del Sur era fijo: 12 reales al año para papel y tinta al contador; peso y medio al mes para el hospital, barbero y cofradía, más limosna inexcusable el día de pago. Los 20 pesos de un soldado se reducían, así, a 18.

Como complemento, y para comprobar la evolución de los salarios en la Armada de la Mar del Sur y su desproporción numérica, que no efectiva, con la de Barlovento, vamos a copiar dos cuadros de Pérez Mallaína y Torres Ramírez:

RELACIÓN DE SALARIOS

	1616	1650	1688	1725	1740
Capitán de guerra/General	810	720	2.400	2.400	2.400
Capitán de guerra/Almirante	810	720	1200	1.200	1.200
Teniente de navio				600	600
Alférez de navío				400	400
Capitán de mar	900	800			
Capitán de mar/guerra			720		
Maestre	900	800	800		
Piloto mayor	900	800	800	?	?
Contramaestre	396	352	352	304	304
Condestable	346	308	308	?	?
Maestre de raciones; guardián; despensero; carpintero; calafate; cirujano; capellán; buzo	297	264	264	224	224
Artilleros	297	264	264	224	224
Marineros	196	176	176	144	144
Grumetes	135	120	120	96	96
Pajes				48	48
Capitán de infantería	810	720	720	600	600
Teniente				400	400
Alférez	270	240	240	320	320
Sargento	261	232	232	176	176
Cabo	238	212	212	?	?
Soldados aventajados	216	192	192	?	?
Soldados ordinarios	180	160	160	120	120
Veedor		2.133	2.133	2.133	2.133
Proveedor	1.066	2.133	2.133	2.133	2.133
Tesorero	1.066	2.133	2.133	2.133	2.133
Contador	810	866	866	866	866
Capitán de la maestranza	900	800	800	800	800
Tenedor de bastimentos	?	?	?	664	664
Maestros mayores de carpintería y calafatería	?	?	?	240	240
Cosmógrafo			528	528	528

Los salarios están expresados en reales de plata al mes, y hacen referencia exclusivamente a los sueldos base, sin incluir las raciones.

COMPARACIÓN DE SALARIOS
(Principios siglo XVIII)

	Flota de Nueva España	Armada del Mar del Sur
General	2.200	2.400
Almirante	1.100	1.200
Piloto principal	628	800
Contramaestre	88	352
Condestable	88	308
Maestre de raciones	88	264
Guardián; despensero; carpintero; calafate; cirujano; buzo	66	264
Artilleros	66	264
Marineros	44	176
Grumetes	30	120
Capitán de infantería	400	720
Sargento	80	232
Cabo	70	212
Soldados aventajados	50	192
Soldados ordinarios	30	160
Veedor	660	2.133
Proveedor	550	2.133

Los salarios están expresados en reales de plata al mes y hacen referencia exclusivamente a los sueldos base, sin incluir las raciones ¹³.

¹³ *Ibidem*, pp. 34-35.

Capítulo VI

FINANCIACIÓN DE LAS ARMADAS

DEFICIENCIA PERMANENTE

La incompleta financiación de las Armadas de Indias fue una constante a lo largo de su azarosa existencia. Nunca había dinero bastante para todas sus secciones ni para cada una en particular. De lo visto hasta ahora se desprende que las insuficiencias eran palmarias en todos los aspectos. Los barcos escaseaban constantemente; las carenas se prolongaban durante meses por falta de material y de personal; los buques navegaban con las tripulaciones no sólo incompletas, sino muy bajas en la relación hombres/tonelada; se debían pagas de hasta cuarenta meses. El panorama no podía ser más desalentador.

Los responsables de este triste espectáculo eran tanto las autoridades indias, léase virreyes y gobernadores, veedores y proveedores, como los particulares; cada uno en su esfera de influencia escatimaba más de lo que debía los abastecimientos de todo tipo a las Armadas. Los virreyes, porque querían hacer méritos enviando al rey la mayor cantidad posible e imposible de numerario, en especial los de México. Hasta el impuesto destinado a la defensa marítima se embarcaba con destino a España sin tener atendidas las necesidades más perentorias de barcos y soldados. Los veedores y proveedores, porque no se tomaban muy en serio sus oficios o protagonizaban fraudes haciendo desaparecer de los almacenes los pertrechos que estaban a su cargo, o comprando poco y malo para pasarlo por mucho y bueno. Las autoridades peninsulares, destinando a otros usos el abundante dinero recibido para comprar barcos. Parece como si todos estuviesen conjurados contra unas instituciones, las Armadas, que eran imprescindibles para defen-

der las costas y el transporte de mercancías, oro y plata en abundancia, de tantos y tantos salteadores apoyados y aprovisionados por los gobiernos de otras naciones. Muchas veces, por no decir siempre, las flotas de los piratas eran más numerosas y estaban mejor pertrechadas que las mismas Armadas, con frecuencia constituidas en el mejor de los casos por dos galeones o fragatas viejas y un patache. Durante períodos demasiado largos se vieron reducidas a un buque o a la nada. Las discusiones sobre el número de buques o el tamaño de los mismos ocupan legajos en los archivos. Varios virreyes de uno y otro lado, más los de México, cuando tenían naves grandes las preferían pequeñas y al contrario. Con el número ocurría lo mismo y se desprendían de los mejores enviándolos a España, siempre con la misma excusa: evitar gastos. Nunca pensaban que mantener las Armadas no era eso, sino precisamente una inversión que pudo resultar más productiva que cualquier otra al haberse evitado muchísimos asaltos a barcos y ciudades. Las fortunas amasadas por piratas y comerciantes de otras naciones lo demuestran. No se puede achacar que cuando se tuvo ocasión de perseguirlos o capturarlos se les dejó escapar. ¿Estaban las tripulaciones en disposición de exponer sus vidas con escasos y malos barcos cuando se les adeudaba corrientemente de 25 a 30 pagas? Cuando en una y otra mar se permitió el corso libre, ¿no disminuyeron los ataques y el contrabando hasta casi desaparecer? Para pedir responsabilidades hay que dotar antes de medios; lo contrario no es posible. Si cada vez que se producía un asalto a ciudades o barcos se hubiese pedido responsabilidad al virrey o gobernador de turno por no tener la zona en estado de defensa efectiva, las cosas hubiesen cambiado para las Armadas.

APORTACIONES DEL ESTADO

En la época que nos ocupa no existía la idea de que el Estado debía salir a la defensa de los bienes particulares a través de los impuestos generales ya existentes. Por el contrario se consideraba, según una tradición medieval, que los súbditos debían sufragar los gastos originados por cada nueva organización que se formase con fines defensivos o de cualquier otro tipo. La fórmula consistía en que el Estado, mejor dicho, el rey, atendía las peticiones que se le presentaban o

por propia iniciativa se hacía responsable del problema planteado a cambio de la creación de impuestos específicos con los cuales se costearía la puesta en marcha y funcionamiento ordinario de los nuevos entes, defensivos en nuestro caso como fueron las Armadas. Creado el impuesto y determinada su cuantía, el Estado se encargaba del cobro y administración del mismo. Después, eufemísticamente, se habla de aportación del Estado, cuando en realidad eran los súbditos quienes ponían el dinero, porque una vez ingresado en las arcas reales formaba un todo con el resto de los impuestos. La instauración del impuesto de armada se debió a las necesidades defensivas surgidas con la aparición de la piratería en el mar Caribe y golfo de México. En la mar del Sur, víctima del mismo fenómeno, se aplicó el sistema de avería que se utilizaba con la flota de los galeones de la carrera de las Indias. Al fin y al cabo, la Armada de la Mar del Sur iba a tener el mismo cometido principal: la protección de los galeones en su ruta a Panamá. Existió, no obstante, una diferencia sustancial, porque para proteger los galeones eran los comerciantes quienes contrataban los servicios de protección, y el Estado contribuía como uno más, puesto que también tenía intereses que defender, mientras que en Perú la avería se cobraba como un impuesto y lo administraba el virrey, con lo cual podemos decir que era un sistema mixto.

Los Austrias de la época, siguiendo la tradición de sus antecesores, estaban embarcados en ambiciones europeísticas, y a la vez tuvieron que hacer frente a la segregación de Portugal y los intentos disgregadores de Cataluña y otras regiones, por lo cual todos los ingresos eran insuficientes para pagar sus ejércitos. Los súbditos americanos de Su Majestad, que lógicamente deseaban que las mercancías y tesoros siguieran estando a salvo de cualquier contratiempo, no ofrecieron resistencia a pagar en ocasiones por duplicado la defensa de sus intereses; antes al contrario, ofrecieron donativos o aportaciones voluntarias, en especial los comerciantes del Perú.

IMPUESTOS

El impuesto de avería para sufragar los gastos de protección de la Armada de la Mar del Sur se comenzó a cobrar en tiempos del virrey Enríquez a finales del siglo XVI, una vez que se hizo forzosa la escolta

de los galeones comerciales con buques de guerra. Se marcó un porcentaje fijo de todas las mercancías y metales transportados sin atender a la posición social de las personas que los enviaban. En un principio se señaló un porcentaje muy pequeño, el 0,5 %. Pero muy pronto, a principios del siglo XVII, se subió al 1 % y en 1639, con el conde duque de Olivares y su proyecto de «Unión de Armas», el porcentaje se dobló de nuevo con el 2 %, que no variará hasta que en 1664 se recurrió a la fórmula del asiento, pues los recaudadores oficiales no conseguían o no querían cobrar el dinero suficiente para subvenir a los gastos de la Armada. Sus razones tendrían. Es muy significativo, para confirmar la sospecha, que cuando se propuso el asiento, los oficiales reales entraran en competencia con el Consulado, lo que hizo excluir al virrey conde de Monclova que eran dignos de ser colgados por descuido en sus funciones.

El monto total de la avería, a pesar del intenso comercio y el altísimo valor de los objetos a proteger, parece que era muy pequeño en relación con los gastos de la Armada. En la etapa del 1 %, la media anual no pasaba de 1.600 pesos; con el 2 % no llegó a duplicarse, quedando en 3.700. Con el fin de que la hacienda virreinal tuviese que aportar menos cantidad, se admitían en los buques de la Armada transportes de particulares cobrándoles los fletes, pero lo recaudado de esta forma era casi ridículo. La avería y los fletes sufrían una enorme merma ilegal porque el envío de mercancías y metales se efectuaba en su mayor parte fuera de registro. Alguien debía consentirlo ya que un barco, por muchos escondrijos que se inventasen en él, era un espacio reducido, y bien a la hora del embarque o durante la travesía se podía contabilizar todo lo que contenía. La «Unión de Armas» inventada por el conde duque de Olivares con el fin de recaudar más fondos en todos los territorios de la monarquía tampoco dio resultado en el Perú. Los comerciantes se negaron a contribuir con la cantidad que se les asignó, más de 300.000 pesos.

Ante la abierta oposición de los peruanos, el virrey de turno, conde de Chinchón, no tuvo más remedio que, por su cuenta y riesgo, doblar la alcabala y la avería; fue entonces, en 1639, cuando se instauró el 2 %, que todavía dejaba al descubierto mucho porcentaje del gasto de la Armada. Pero en vez de perseguir el fraude, la corona continuaba permitiéndolo, ya que disponía de mecanismos suficientes para hacerse con el dinero que necesitaba, incautándose del oro y la plata

que llegaban a Sevilla o Cádiz a cambio de juros o empréstitos, que luego pagaba tarde, mal y nunca. Como siempre, los que cumplían con la Hacienda Real se perjudicaban por duplicado. Por otro lado, las autoridades eran conscientes de que si no toleraban los fraudes disminuía el tráfico con la Península de unos caudales que luego en España les ocasionaban unos pingües beneficios, entre ellos lo antes dicho, y el cobro de la alcabala y almojarifazgo en las transacciones que con ellos se realizaban.

Una salida a situación tan enojosa consistió en la concesión del cobro del impuesto a particulares: fueron los asientos de Avería, que terminaron en manos del Consulado de los comerciantes, pero la corona recibía bastante más numerario que antes, aunque menos que si se aplicase el 2 % en toda regla. Los comerciantes lo entendieron así, ya que la resistencia opuesta fue más el producto de un tira y afloja propio de la chalanería al uso en el Perú. El ofrecimiento de los recaudadores reales de quedarse con el asiento pudo ser también una amenaza de la administración que el Consulado, mal que bien, encajó de buen grado.

Lo cierto es que la administración fijó un tope de 100.000 pesos como mínimo para el monto total de la avería, y el Consulado ofreció 80.000. Si bien la diferencia con los 30.000 que conseguía recaudar como media era grande, la asunción por parte del comercio se consideró posible. Los oficiales reales con su ofrecimiento lograron estimular la entrega de los 20.000 restantes, pues además permitían mayores cantidades por almojarifazgo. La fórmula satisfizo a la Corona, que alcanzó su pretensión, y a los comerciantes, porque ya no debían registrar los envíos una vez entregados los 100.000 pesos, pues el reparto sin intervención de los oficiales reales lo efectuaban ellos mismos. Como para el pago de la avería del norte también existía asiento, con la entrega de una cantidad fija podían traficar con entera libertad. El asiento se firmó en 1664 y se puso en práctica dos años después, pero con efectos retroactivos desde 1662. El acuerdo tenía una vigencia de diez armadas del norte, es decir, que los galeones de la Carrera de las Indias debían pasar diez veces por Portobelo.

El porcentaje a pagar fijado por el Consulado fue mucho mayor: el 7 %. Pero no salían perjudicados en absoluto, ya que con él satisfacían de un golpe cuatro impuestos: avería del sur y del norte, alcabala y almojarifazgo, que todos juntos importaban 847.750 pesos, que po-

dían ser o no anuales por la cláusula del número de Armadas. Como las diez Armadas no se cumplieron hasta 1690, en todo ese tiempo el comercio peruano pagó 1.000.000 de pesos en concepto de aportación a la avería del sur sin incluir los otros impuestos. La cantidad fue importante pero no suficiente para subvenir a los gastos de la Armada, pues ésta en tan sólo un año, el de 1685, superó esa cifra¹.

En 1683 todavía faltaban dos Armadas para completar las diez, y la administración intentó renovar el asiento. Entonces comenzó otra vez la pugna por ambas partes. La Corona quería mantener la cuantía de los cuatro impuestos mientras que el Consulado aducía que la alcabala y el almojarifazgo le causaban muchas pérdidas, ya que éstos debían ser pagados anualmente, hubiese o no Armada. Se extraían además del comercio regional, mucho menos controlable que los de avería del norte y del sur, pues las mercancías y metales enviados a Panamá pasaban por puntos muy concretos; el principal era el Boquerón y se transportaba en tan sólo dos barcos, mientras que los otros movimientos de capital eran amplísimos y presentaban muchas dificultades para su verificación. Por todo ello deseaban una rebaja sustancial en el cálculo de todos ellos. Había otra causa que influía notablemente en la reducción de los ingresos del comercio regional: la presión de la piratería en la década de los 80, que había acarreado un gran descenso en el tráfico local.

Con las ferias de Portobelo los ingresos eran cuantiosos, tanto para los comerciantes en particular como para la avería, a base del 7 %. Pero como se espaciaban en demasía, tres o cuatro años y a veces cinco, las ganancias adicionales que se conseguían no eran suficientes para reposar las pérdidas de los otros impuestos. Todas estas razones, con cierta ocultación en el volumen de los negocios por la real o pretendida esquilimación progresiva de las minas y el creciente contrabando por Buenos Aires y Acapulco, fueron aducidas para conseguir una rebaja en el nuevo contrato de asiento.

El virrey duque de la Palata, consultado desde Madrid, quiso dar la razón a las dos partes, con lo que terminó afirmando que el volumen de pesos negociado en Portobelo por los peruanos era mayor que el admitido por ellos. Lo suficiente para que la administración central

¹ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 161.

se mantuviese en sus peticiones, deseosa, por otra parte, de que el Consulado aceptase sus condiciones, pues preveía que de lo contrario se volvería a la antigua situación del 2 %. Ante tal posibilidad las negociaciones cristalizaron en un contrato de asiento por dos Armadas y la aminoración de más del 50 % en el almojarifazgo, es decir, 64.000 pesos menos, firmado por el virrey conde de la Monclova en 1690, cuando ya había pasado la fuerte y negativa influencia de la piratería sobre el comercio de cabotaje.

La intención del Consulado era dejar fuera del asiento la alcabala y el almojarifazgo, que le proporcionaban deudas y eran más difíciles de controlar, pero al no poder ser así, tuvo que elevar el porcentaje de avería al 9 %, una subida prudencial que no le reportaría todavía beneficios, puesto que tenía deudas y debía contribuir además con préstamos o donativos forzosos.

En 1706 se cumplieron las dos Armadas previstas en la renovación de 1690 y fue preciso volver a restablecer el asiento. Las circunstancias del mercado habían variado considerablemente a peor y no sólo en el de cabotaje, sino que el de larga distancia también se vio afectado por la incursión masiva en la Mar del Sur de buques franceses que ofrecían productos europeos y asiáticos a precios más bajos, sin tener que pagar además avería. Por ese u otros motivos, el Consulado logró un sustancial abaratamiento del asiento firmado en 1609 con el virrey Castelldosrius, cuyos términos fueron: avería del sur, 100.000 pesos por Armada, alcabala y almojarifazgo juntos; 204.449 pesos el año que hubiese Armada, de lo contrario, solamente 116.000².

Desde 1606 hasta 1621 no hubo ninguna Armada, y aunque en 1613 se anuló el contrato de asiento de 1609, al menos durante cuatro años los comerciantes se vieron beneficiados por el mismo. Para la expedición de 1621 no existía asiento y sí cobro de la avería otra vez por los oficiales reales, ahora con el 3 % del valor de las mercancías y de la plata y el 1 % del valor del oro. Esta reforma borbónica y la temida eficacia que se iba a exigir a los funcionarios reales espolearon a los comerciantes, que rápidamente firmaron un nuevo asiento, que por debilidad, complicidad o simplemente por reconocer palatinamente la situación deficitaria del Perú en relación con México, el virrey Diego

² *Ibidem*, pp. 167-168.

Morcillo lo dejó en parecidos términos al anulado en 1613. Se firmó en 1622 y obtuvo la misma suerte que el anterior: la anulación dos años después por la administración central, porque ésta quería medir por el mismo rasero a ambos virreinatos. Pero la evolución no había sido la misma en cada uno de ellos. Mientras las minas del Perú se agotaban y se abrían vías de contrabando con el «navío de permiso» de los ingleses y con el Río de la Plata, cada día en aumento, México, por el contrario, había alcanzado un nivel de tráfico mucho mayor, y el Consulado no tuvo inconveniente en pagar la avería anualmente y no por Armadas. Sería, pues, un agravio comparativo que el Perú siguiese con el sistema anterior. La recaudación del 3 % por los oficiales reales en 1626 subió considerablemente, alcanzando una cifra de 291.374 pesos; el resto de los años sin feria la avería no reunía más de 20.000. Los gastos, sin embargo, de la Armada de la Mar del Sur eran mucho mayores, por lo que la Hacienda virreinal se endeudaba por ese concepto. Pero no hemos de olvidar que existían otros impuestos como la subida de la alcabala y el almojarifazgo, los cuales reportaban también fuertes ingresos. Creemos que la subida del 2 % sobre el mismo porcentaje anterior, que impuso el virrey Chinchón, debe conceptuarse como ingreso para la Armada de Barlovento. Ese sustancial aporte dejaba ya casi equilibrado el presupuesto.

La Armada de Barlovento contó con otras fuentes de ingresos distintas de la avería. Para la primera tentativa de formación de la Armada en 1610 no se habilitó ningún impuesto especial con que sostenerla. Se echó mano del almojarifazgo de Cuba mediante un préstamo que se envió desde México y adelantos de avería. A otro de 1627 se le asignaron en un principio los impuestos de las armadillas de La Habana y Cartagena sobre mercancías procedentes de fuera, más el ahorro que suponía transportar los situados en los barcos de la Armada y el cobro de fletes particulares que se realizaban para obtener algunos ingresos. Pero se impuso la tradición de que debían ser los supuestos beneficiarios de las actuaciones de la Armada quienes sufragaran sus gastos. Por ello, en ese mismo año, se ordenó a las autoridades de algunas partes del Caribe que estableciesen los impuestos oportunos; no se hicieron esperar, gravando considerablemente una serie de artículos varios de primera necesidad como la harina, la lana, la carne y el pescado. Al surgir las protestas y las súplicas se rebajó la cuantía y así se obtuvo con cierta aquiescencia lo deseado. Como la formación no pasó de in-

tento, con los presupuestos ocurrió lo mismo salvo en Venezuela, donde los oficiales reales dieron cuenta de algunas cantidades destinadas a la armadilla en 1631 y un donativo del cabildo de Santo Domingo.

Cuando en 1635 la formación se tomó más en serio, se volvió a insistir en los impuestos anteriores ampliando los artículos que debían ser gravados en casi todas las regiones del Caribe y golfo de México, porque las ambiciones de una gran Armada requerían grandes ingresos. El derecho de avería se incrementaría en un 1 % con el mismo fin. El virrey Cadereyta, gran impulsor de la Armada, que sin embargo no la vio cristalizada durante su mandato, fue quien inició la puesta en marcha de los nuevos tributos. Los más beneficiados con las futuras actuaciones de la Armada serían los grandes comerciantes que vivían en la ciudad de México. El virrey, con gran habilidad, propuso a los regidores de la misma que diesen su opinión sobre la forma de recabar el dinero necesario. Las primeras informaciones fueron negativas, pero iniciado el diálogo, se llegó a un acuerdo final. Y de una oferta de 100.000 pesos, nada despreciable, pues concernía a sólo la capital del virreinato, se llegó hasta los 200.000 que la ciudad se encargaría de obtener por sus propios empleados a cambio de algunas concesiones a la propia ciudad, como por ejemplo: libertad de comercio con el Perú; que se limitasen los escribanos reales; que no se fundasen más conventos en la ciudad; que las plazas de mando de la Armada fuesen cubiertas por los habitantes de la zona, incluso las de generales y almirantes a las que se ascendería por méritos; que los 200.000 fueran gestionados por la ciudad sin que se pudiesen aplicar a otras partidas que no fuesen las de la Armada, por último, una lista de mercancías susceptibles de ser gravadas con la cuantía correspondiente. El peso principal recaería sobre el aumento del 2 % en la alcabala. Más adelante el cabildo propuso otra condición: que la Armada no saliese de la zona del golfo y del Caribe. Ya hemos visto que de las propuestas referentes a la Armada no se cumplió ninguna en ninguna de sus partes.

El virrey, por su lado, efectuaría una serie de reformas pendientes que supondrían un ahorro importante y que se destinaría también a los gastos de la Armada, así como lo devengado por otros impuestos que ya habían cumplido su objetivo, como la avería de Veracruz para fortificar su puerto, los derechos de Acapulco sobre las mercancías de Filipinas que habían tenido el mismo destino que la anterior y algunas composiciones de encomiendas.

Todo esto constituía un entramado de fuentes de ingresos que en 1639 habían producido más de 1.345.000 pesos con una renta asentada anual de más de 392.000³. Y podían verse incrementados sensiblemente porque faltaban las procedentes de varias capitanías, que además no habían extendido los impuestos a todas las ciudades. Pero estas importantes cantidades no habían repercutido en la Armada, pues el virrey Cadereyta, que siempre mostró gran interés por contar con la defensa marítima, enviaba todo lo recaudado a España, donde sí se construían buques, pero se destinaban a la defensa de las costas peninsulares.

La Armada de Barlovento pudo tener una economía asegurada con las aportaciones de los impuestos nacidos al socaire de la misma si se hubiesen dedicado todos a su sostenimiento. Pero su sino estaba claro desde el principio: recibiría, como hemos visto, lo que los virreyes quisieran concederle, y casi siempre con ocasión de algún viaje de escolta de las flotas de la plata a la Península. Si Cadereyta había remitido a España en 1639 gran cantidad de pesos, al año siguiente ya tenía depositados en Veracruz otros 700.000. Con esta cantidad, más la que faltaba por recaudar, había más que suficiente para cubrir los gastos de un año.

Pero como la finalidad última de los impuestos de Armada no era el mantenimiento de una fuerza naval permanente en la zona, don Juan de Palafox presentó un proyecto de reforma que posibilitase el incremento de los ingresos y así hubiese más fondos para satisfacer los ambiciosos planes del conde duque de Olivares. Propuso el 5 % de aduana a los productos llegados a México desde Guatemala, el aumento de los derechos de la grana y la seda, que las regiones remisas en el cobro de impuestos o su envío a donde estaba ordenado cumpliesen con la Hacienda Real, y para que todo tuviese debido cumplimiento los oficiales reales reemplazarían a los particulares en la recaudación donde éstos tuvieran encomendada la administración. Sin embargo, las demoras en las remisiones siguieron, aunque se cobrasen los impuestos. En Cartagena preferían mantener por separado sus tres embarcaciones con el dinero de Armada antes que contribuir a un fondo común. El gobernador de Campeche se oponía frontalmente a mandar los 70.000 pesos que tenía asignados. De la documentación puede des-

³ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 226.

prenderse que el problema no estaba en la percepción sino en la libranza hacia Veracruz, por lo que se propuso que se hiciese hacia España en los galeones y después retornase a aquel lugar. Una forma nada disimulada de demostrar que lo principal era recaudar con la finalidad que fuese: el destino definitivo no importaba.

Lo que sí funcionaba era el 2 % de la alcabala en el entorno de México, cuyo producto, 200.000 pesos, era notoriamente insuficiente para mantener la Armada, que por estos años, 1645, estaba regularmente dotada. Los virreyes fueron inventando nuevos impuestos para lograr cubrir un mínimo de 509.000 pesos anuales que creían suficientes, a pesar de las quejas de quienes tenían que soportarlo. Un seguimiento hecho por Torres Ramírez⁴ de varias cajas recaudadoras desde 1635 a 1642, con el inconveniente de dispersión de documentos y falta de datos, consigue demostrar que la Armada no sería deficitaria si todo lo recaudado «conocido» hubiese ido a parar a su destino. Pero termina afirmando que 700.000 pesos que se habían enviado a varios lugares para adquirir material, buques por ejemplo, no habían obtenido ningún retorno.

Mientras tanto la Armada había hecho ya tres viajes a España, alejándose por tanto de su campo de operaciones y realizando labores de protección de los galeones, para cuyo concepto había otra fuente de financiación: la avería, a la cual contribuían los peruanos con 581.250 pesos, como hemos visto, cantidad por sí sola suficiente para sufragar los gastos de viaje de la Armada de Barlovento, y es de suponer que si el viaje de retorno a España se hacía bajo su protección, parte de ese y del otro dinero aportado por México y Sevilla, como sabemos en cantidad variable según fuese el número de buques de guerra empleados, le debería corresponder, incrementando así su asignación.

La permanencia en España después del viaje de 1647 se prolongó tanto que provocó su desaparición y los barcos útiles fueron incorporados a la Armada del Océano. Sin embargo, se continuaron cobrando los impuestos a título de algo inexistente. Como es natural, los contribuyentes se retrajeron y la disminución fue galopante. Aunque se recaudaba poco no se interrumpió el cobro, con las quejas consiguientes por no ver el fruto de las aportaciones. Los ingresos de los 20 años de

⁴ *Ibidem*, p. 233.

ausencia de la Armada eran requeridos desde España en 1665 con el fin de volver a formarla. Lo recibido ascendió a 364.750 pesos y la Armada no apareció por aquellos mares. Lógicamente los años siguientes fueron muy difíciles para los recaudadores, pues hasta los virreyes se oponían a que se recabase numerario sin algo tangible a que aplicarlo. Prefirieron restaurar los presidios reformados en 1639, pues los consideraban imprescindibles al no existir otra protección. De ahí que los ingresos por Armada se redujesen aún más, pero se seguían enviando a España.

Para la formación de 1667 sólo fue necesario aplicar del erario una mínima cantidad; los Grillos, Diústegui y algunos otros oficiales pusieron la mayor parte. Pero recordemos que la salida hacia Veracruz se debió al transporte de azogue que, como en el caso de los viajes de escolta, tenía una financiación distinta. Con la Armada por fin en Veracruz, lo mucho o poco recaudado con destino a la misma era expedido como siempre a España. Así era imposible estimular a los comerciantes que constantemente demandaban protección. Sólo dos años perduró la nueva Armada. Los barcos habían llegado destrozados y, aunque se remendaron algo, lo que quedó de ellos sucumbió en Maramacaibo.

El proyecto de 1772 se quiso fundamentar en sólidas bases de financiación. Para ello se destinó el impuesto del pulque y los decomisos de buques en Indias más el 1 % del vino que se cobraba en Veracruz. Las cantidades subieron rápidamente, y en tres años se habían enviado a España más de 856.000 pesos, y las cifras iban en aumento, aunque la Armada no se formó hasta 1667. El importe anual quedó fijado en 247.000 pesos en 1678, cuando una Real Orden determinaba que se quedase en América, aunque por poco tiempo, ya que el impuesto del pulque se destinó a otros usos. No obstante, el virrey conseguía hasta ahorrar dinero que luego enviaba a España, como en 1692, que detrajo 377.000 pesos. La fórmula consistió en administrar personalmente los fondos en vez de entregarlos al general de la Armada para su distribución. No es comprensible un ahorro tan significativo y tener todos los pagos al día o reservas para la compra de buques o carenas. Los envíos a la Península de los fondos de la Armada fueron constantes. Pero es muy revelador que estando la administración de los fondos de la Armada en América, y con unas entradas aceptables, coincida con la mayor actividad de la misma y que de los astilleros de Campeche,

Alvarado y La Habana saliesen buques nuevos que reemplazasen a los desechados o perdidos.

Con el nuevo siglo y aunque la Armada apenas contaba con algún barco, se mantuvieron y aun se incrementaron las recaudaciones. En tan sólo los diez primeros años se consiguió tanto como entre 1667 y 1692, alcanzando una media anual de 435.000, que se gastaban en pagos al numeroso personal de una Armada sin barcos. La capitana en sus viajes a España transportó cantidades nada despreciables, más de 4.500.000 pesos, mientras los barcos franceses ejercían las funciones de la Armada con la contraprestación del abundantísimo contrabando, que perjudicaba a los comerciantes de todo el ámbito americano y suplía a las flotas de Avería, que por otro lado no podían desplazarse debido a la Guerra de Sucesión.

Hasta la desaparición de la Armada en 1648, la cuantía del valor de sus impuestos no bajó de 300.000 pesos, y sin embargo su actividad estaba ceñida al reparto de situados, a veces con barcos mercantes.

CAJAS RECAUDADORAS

Para la recaudación del impuesto de avería con destino a la Armada de la Mar del Sur no existió más que una caja en Lima durante el tiempo que los oficiales reales desempeñaron esa función. Cuando el Consulado se hizo cargo del pago de los 100.000 pesos fijos, la caja seguía ingresando la cantidad que luego aplicaría o no a su función específica. Pero ya hemos dicho que el monto de lo estipulado no fue suficiente para los gastos de la Armada. El 2 % del aumento de alcabalas con ocasión de la «Unión de Armas» no se aplicó en el Perú específicamente a la Armada, aunque su importe contribuyera a paliar el déficit del tributo anterior. Nosotros lo hemos mencionado igual que el almojarifazgo porque los virreyes, para evitar complicaciones, lo incluyeron junto con la avería en el contrato de asiento para la zona de Lima.

La recaudación destinada a la Armada de Barlovento es mucho más compleja al estar muy diseminados los posibles contribuyentes en torno al mar Caribe, tanto en la zona continental como en la insular, dependiente además de diversas Capitanías Generales que ostentaban y practicaban cierta autonomía respecto al virrey de Nueva España. Con

frecuencia no se aceptaban las órdenes que dimanaban de esa autoridad, en este caso las tributarias, o se cumplían a medias. ¿No hacían lo mismo los mismos virreyes con las disposiciones provenientes de la administración central?

Por eso no es de extrañar que las principales exacciones fiscales recayesen sobre los mexicanos, que también eran los que realizaban los más importantes negocios. Cualquiera de las dos cajas allí establecidas, la de México capital y la de Veracruz, contabilizaron más que todas las otras juntas.

Hasta ahora nos hemos centrado en la caja de México y hemos hablado de los impuestos creados y de algunas variaciones. Hemos insinuado que casi todo lo gastado por la Armada provenía de sus fondos. Las otras, excepto la de Veracruz, lo enviaban a España, y ya sabemos que casi nada repercutía en la Armada, como sucedió con los más de 7.500.000 pesos cobrados del impuesto del pulque desde 1668 hasta 1749. La suma total de la caja de México del 2 % de la alcabala desde 1636 hasta 1749 representó la importante cantidad de 9.396.000 pesos. No olvidemos que esto fue el sobrecargo instaurado con destino a la Armada. Otro 2 % se ingresaba directamente en el erario de la Corona.

En Veracruz también hubo cifras importantes provenientes en parte de la alcabala, y sobre todo del 1 % de Armada que se cobraba de los productos que entraban por su puerto, en un principio comisionado a las obras y fortificaciones del mismo, y destinado luego a la Armada de Barlovento. El promedio anual era de 30.000 pesos y la suma total conocida, 5.515.000; pero hemos de advertir que hasta 1701 la cantidad ingresada fue de 834.392 pesos. Todo lo demás fue recaudado en el siglo XVIII, sobre pasando varios años los 200.000 de entrada.

En Caracas se instauraron en 1627 unos tímidos impuestos con destino a la Armada, pero no se aplicaron hasta 1640. El principal era el 2 % de la alcabala y otros sobre el vino, cacao, almojarifazgo, harina, azúcar, tabaco, etc. Lo esencial, en ésta, como en las restantes cajas que vamos a reseñar, fue la creación del impuesto de Armada; el destino que se le diese era otra cosa, porque la de Barlovento no se benefició en absoluto. Pero es conveniente que reseñemos las cantidades que luego incluiremos en ingresos desviados a otros fines, porque en el caso de Caracas, por ejemplo, los gobernadores alegaban que no

tenían efectos de ese ramo, que lo empleaban en la guarnición de La Guaira, y más claramente se quejaban de que la Armada no protegía aquellas costas y era preferible formar una armadilla que no saliese de la zona. La suma, siempre de lo conocido, superó la cantidad de 1.300.000 pesos, lo que hubiese constituido un gran apoyo para la Armada de Barlovento.

Cartagena reunió en su caja gran cantidad de dinero si la comparáramos con Caracas y La Habana: tanto como las dos juntas. Claro que Cartagena era considerada el centro de Tierra Firme y allí tocaban los buques de Caracas a la ida y a la vuelta, así como los de Portobelo. También recibían mercancías sobrantes de la feria del último para venderlas allí si era posible, por lo que el volumen de negocio era grande. Torres Ramírez⁵ supone que esa mayor cuantía y más efectiva cobranza eran debidas a la presencia habitual allí de dos o tres embarcaciones de guerra propias. En otras partes, como en Honduras y Santo Domingo, también tuvieron armadillas y no respondieron con eficacia similar.

El establecimiento del impuesto de Armada data en Cartagena de 1635, y gravaba, además del 2 % de alcabala, el vino, el cacao, que pagaba aún sin descargar, el 2 % de almojarifazgo, los negros que llegasen directamente y todas las mercancías que saliesen. Sin embargo, el cobro real comenzó en 1640 y el cálculo se estimó en 50.000 pesos anuales, suma que casi nunca se alcanzó. De ellos, 20.000 se dedicarían a la defensa, bien en la construcción de fortificaciones, bien en mantener los buques citados, que reemplazaban a las antiguas galeras con las cuales había contado la ciudad con un situado de 40.000 ducados. Esta circunstancia perduró durante todo el siglo XVII: eran las fragatas de Cartagena a las que hemos hecho referencia varias veces. La cantidad cobrada fue de 2.044.000 pesos, que parte, por lo menos, sí se empleó en la Armada, aunque no fuese la de Barlovento.

La Habana sí tuvo mucha relación con la Armada, pues por allí pasaban sus buques muchas veces con independencia de las escalas obligadas en los viajes de la misma a España, permaneciendo allí durante algún tiempo, además de realizarse muchas carenas y la construcción de buques en su astillero. Sin embargo, las aportaciones a sus gastos fueron pocas amparándose en los pagos a los presidios, que por

⁵ *Ibidem*, p. 245.

otra parte contaban con los situados correspondientes, los que una vez recibidos debían haber repuesto los fondos de la Armada. Si los oficiales de ésta lograron con su presencia allí recabar algo, parece que durante los últimos años del siglo XVII, al menos una cierta cantidad anual iba destinada a la Armada. El monto hasta 1749 fue de 1.030.000 pesos sacados de los impuestos aplicados a la mayoría de los productos, entre ellos algunos de primera necesidad como harina, bananas, quesos, pescado y carne. Además debían contribuir prácticamente todas las mercancías que pasaban por su puerto desde o hacia España y lo que se comerciase entre los puertos de la zona.

Guatemala es una excepción en cuanto al envío de los impuestos de la Armada a la sede de la misma, Veracruz, y la cantidad fue relativamente importante: 764.800 pesos. Las exacciones especiales se fijaron sobre los productos de la región: tinta añil, grana, cacao, brea, tabaco y cuero, así como sobre el vino, vinagre y miel que entrasen o saliesen. La ciudad se comprometió con el virrey a pagar 4.000 pesos anuales. Los cobros, como en la mayoría de las regiones, debían haber comenzado en 1635, pero no fueron efectivos hasta 1638.

Otras cajas recibieron cantidades mucho menores, y si las de Panamá y Portobelo debieron ser importantes por la cuota anual estimada y por el volumen de negocios o mercancías que a ellas llegaban, su contribución a la Armada fue insignificante. Por Portobelo sí transitaba la Armada, y durante las obras de fortificación, las dotaciones de al menos cinco barcos permanecieron durante meses colaborando a las mismas, por lo que el personal se beneficiaría de las recaudaciones, porque todos los barcos sufrían graves faltas de carenas y fueron enviados a La Habana y Veracruz para la realización de las obras correspondientes. Ambas ciudades fueron gravadas con 20.000 pesos cada una que se obtendrían por el aumento de la alcabala y almojarifazgo de Portobelo y la entrada de vino del Perú en Panamá, cuyos impuestos superarían con creces la cifra asignada.

No existen datos globales de las provincias de Yucatán y Campeche, pero la primera sobre todo debió enviar a Veracruz cantidades importantes, del orden de 30.000 pesos anuales por lo menos.

Santa Fe, al igual que otras poblaciones de la costa, fue visitada por el contador Candamo, el cual puso en orden las recaudaciones y señaló las mercancías que debían ser gravadas, en este caso las que entrasen o saliesen de la ciudad. Las sumas no fueron importantes, y si

se enviaba algo a Cartagena, era por comprar armas para la propia defensa.

Ciudades como Santa Marta, Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico, visitadas por la Armada, especialmente las dos últimas, apenas contabilizaron ingresos. En parte por los continuos ataques de los piratas que las dejaban esquilmadas, con lo que si recaudaban algo, como Santa Marta, lo dedicaban a la propia defensa.

La notable cifra total aproximada de todas las cajas, aventurada por Torres Ramírez, de 30.000.000 de pesos⁶, hubiese sido suficiente para mantener una Armada respetable y sin interrupciones que habría puesto orden en el golfo de México y mar Caribe, pero la constante y apremiante penuria de la metrópoli no lo hicieron posible. Tendríamos que recurrir a la idea tantas veces planteada de si los ingresos, de por sí cuantiosos, con destino a la Armada y empleados en el fin para el cual fueron creados habrían dado el fruto de evitar por lo menos un equivalente igual al de las piraterías. Modestamente lo creemos así.

DINERO DE LAS ARMADAS DESTINADO A OTROS USOS

De la especie del estado de cuentas presentado en el apartado anterior se deduce claramente, y además lo hemos afirmado, que la mayor parte del dinero recaudado no fue a parar al destino para el cual se habían creado determinados impuestos. Se dio lo que hoy llamamos malversación de fondos hasta alcanzar casi a las dos terceras partes.

La Armada de la Mar del Sur sufrió menos este fenómeno, pues hemos dicho que su estado de cuentas era deficitario y que la hacienda virreinal tenía que salir al frente de algunos gastos ordinarios, pues casi todos los extraordinarios corrieron por su cuenta. Pero el uso abusivo de sus barcos para transporte de mercancías y pasajeros se puede encuadrar en este apartado. Hubo veces que se admitieron hasta 500 personas de pasaje en un solo barco. Es de suponer que no viajarían sin equipaje. Como una de las posibles fuentes de financiación de la otra Armada, cuando fue ideada, era el admitir pasaje cobrándolo, de ahí que hagamos esta consideración.

⁶ *Ibidem*, pp. 271-272.

Otro fraude parecido y que en parte aumentaba las posibilidades de la anterior, consistió en el alistamiento como personal de tripulación de familiares de algunas autoridades y oficiales que sin ocupar plaza cobraban como si estuviesen embarcados. A lo cual hemos de añadir una de tres partes que, según Jorge Juan y Ulloa, faltaba en los suministros de todos los barcos y que sí figuraba en las cuentas de vendedores y proveedores.

Por último, en lo referente a la Armada del Sur, hay que considerar las partidas que los virreyes habían reunido para comprar barcos y enviarlas fuera del virreinato con ese fin, a pesar de que desde el principio de la Armada se tenía conocimiento de la superioridad de las maderas americanas sobre las europeas para la construcción de buques. Su intención era ahorrar dinero, ya que en Guayaquil la fabricación resultaba muy cara en comparación con las que se hacían en el Cantábrico. Así, en 1624 se proyectó enviar de España una gran Armada, para la cual se solicitaron fondos al virreinato. La primera entrega fue de 400.000 ducados, que eran de particulares y que después se aplicaron a la del Océano. Se demandó más dinero de los fondos de la Armada de la Mar del Sur porque no había suficiente. Por causa de esa iniciativa, en 1625 se detraen 600.000 ducados del Perú, 400.000 del Consulado de Sevilla, 400.000 del 1% de aumento sobre la avería y 313.344 de Nueva España. Todas estas cantidades se habían requerido y presupuestado antes para la gran Armada de la Mar del Sur. En 1634 el virrey Chinchón volvió a enviar 400.000 pesos para comprar cuatro buques, cuando en Guayaquil hubiesen costado menos y hubiese podido contar con ellos. Más adelante el duque de la Palata, en 1685, hizo dos envíos, uno a Buenos Aires de 150.000 pesos y otro a España de 300.000, ambos sin resultado alguno.

La Armada de Barlovento también vio frustradas sus aspiraciones de adquisición de buques europeos por el mismo motivo. Los seis primeros galeones construidos en La Habana le fueron sustraídos a la Armada por parecer demasiado caros. Además de incidir en este apartado retrasó su organización 30 años, con el consiguiente perjuicio a sus intereses. La cuantificación de este desvío fue lo empleado en su fabricación: 364.906 ducados. Pero no fueron éhos los únicos barcos que se le quitaron a la Armada de Barlovento. En su primer viaje a España la capitana *Nuestra Señora de la Porciúncula*, recién construida y valorada en 46.400 ducados, fue sustituida por una vieja urca. Después del ter-

cer viaje a España en 1647, cuatro barcos fueron vendidos por inservibles, pero el producto dio para comprar el galeón *Jesús, María y José* que haría de capitana de la flota de Nueva España y que era, cómo no, de fabricación americana. La fragata *San José*, la capitana, fue agregada a la del Océano. No digamos nada de la espléndida formación de siete embarcaciones, preparada en Cádiz en 1665 y que por 50.000 ducados fue reducida después a cinco, habiéndola despojado de dos fragatas nuevas de 350 toneladas, que habían sido compradas por los Grillos sin gasto alguno del erario real, aunque de México habían llegado 348.000 pesos de las contribuciones con destino a la Armada, que no tuvieron ningún reflejo en la composición de la misma.

Las otras dos fragatas compradas en Holanda, la *San Felipe* y *La Concepción*, de 572 y 507 toneladas respectivamente, bien armadas, sólo permanecieron en América un año; en septiembre de 1668 iniciaban un viaje a España sin retorno. También pueden computarse en el mismo sentido los viajes que la capitana, mantenida con los fondos de la Armada, hizo a España durante la guerra de Sucesión transportando dinero, gran parte desviado de la misma procedencia.

Ya desde antes de la formación efectiva de la Armada y de los impuestos recaudados para la misma, el virrey Cadereyta había enviado a España para la compra de buques diversas cantidades que rondaban los 600.000 pesos desde 1636 a 1639; casi la mitad de lo recaudado hasta entonces. En 1670, en un intervalo en que no existía la Armada, y cuando se negaba una pequeña cantidad para defender las costas de Cartagena y lugares próximos, llegaron a España procedentes de los fondos de la Armada 203.799 pesos. Al año siguiente, 144.713; y hasta 1676 se aumentó la cifra con 517.323 más que se detrajeron de los fondos de la Armada, mientras los piratas merodeaban por todas las costas del Caribe y en España se discutía sobre la conveniencia de reorganizarla, pues hacía ya nueve años que no existía y, sin embargo, se aplicaban las exacciones a los productos recargados, como en todos los intervalos anteriores, sin que una fuerza marítima resguardase las ciudades costeras y los buques los transportaban.

En el apartado anterior hemos visto cómo las recaudaciones de los fondos de la Armada, o bien se gastaban en la zona en otros usos o bien se enviaban directamente a España y luego no repercutían en la Armada de Barlovento. México dejó de ingresar en los fondos casi la mitad de los 9.396.262 pesos recaudados. Caracas y Cartagena desvia-

ron casi la mitad de 1.298.000 y 2.044.000 respectivamente. La Habana hizo lo propio con 1.030.000. Pero ese dinero es poco en comparación con las cantidades que debieron desviarse desde 1702 hasta 1749, de lo que en Veracruz se contabiliza como gastos de la Armada en una época de vida lánguida y que apenas contaba con dos o tres barcos: nada menos que 11.956.060 pesos.

APORTACIONES VOLUNTARIAS DE PARTICULARS

Es conocido que cuando la monarquía estaba falta de fondos, recurriía a donativos de particulares o a empréstitos voluntarios con el fin de remediar algunas situaciones límite. Esas aportaciones podían ser voluntarias o forzosas. De ambas vamos a hablar en este apartado. Unas eran voluntarias porque estaba clara la intención de los donantes de que se dedicasen a la Armada o las empleaban ellos directamente en barcos, y las otras forzosas porque de una forma u otra revertiría algo en la misma: nos referimos a las incautaciones de capitales retirados directamente de los buques por los oficiales reales en Sevilla o Cádiz y convertidos en empréstitos forzosos.

Como donativos con destino a la Armada de Barlovento podemos contabilizar la compra de las cuatro fragatas que gestionaron los Grillos por su cuenta mediante asiento, y que le salieron gratis al erario real, con destino a la organización de 1665 y que no partió de Cádiz hasta 1667. Para la misma expedición el general de la Armada, don Agustín Diústegui aportó dos fragatas pequeñas con la promesa de cobrar su importe en América; pero ya vimos que regresó sin dinero.

Cuando en 1675 se diligenciaba el restablecimiento de 1667, el Consulado de Sevilla donó 150.000 ducados. Como en la vez anterior, también en ésta dos particulares contribuyeron a la formación de la Armada: don Francisco Alberros compró la fragata de 450 toneladas *Santa Rosa y San Pedro de Alcántara*, cuyo coste recuperaría en su gobernación, pues el motivo de la adquisición fue poder realizar el viaje y hacerse cargo de la misma, por lo cual éste sí tenía asegurado el reintegro. No así don Antonio Astina, que aportó la *Nuestra Señora de Aránzazu*, de 350 toneladas, como servicio por el nombramiento de almirante.

También hubo subsidios de particulares a la Armada del Sur, con motivo del intento de formación de la gran Armada en 1624 con diez galeones y tres pataches que se enviarían desde España y tripularían más de 3.000 hombres. Este desmesurado proyecto encuadrado en los planes de grandeza de Olivares y que además coincidió con las correñas de L'Hermite por la Mar del Sur atrajo el interés de los comerciantes. Se les ofrecía una Armada que prometía buenos servicios. El dinero ingresado en el erario real de particulares con ese pretexto lo hemos reflejado ya al hablar de los caudales destinados a otros usos, como 400.000 ducados del comercio de la Carrera de las Indias con destino a comprar barcos para la defensa del Perú, más 313.334 de Nueva España con el mismo fin. Hay otras cantidades que no tienen clara su procedencia, y por eso las omitimos. No sospechaban que al año siguiente, después de haber reunido ese dinero, nombrados generales y admirantes, la Mar del Sur iba a quedar abandonada a sus propios recursos. Peor todavía, pues no se le devolvieron los caudales que ya había adelantado. La causa real fue el desvío que se hizo de ellos con destino a la toma de Breda, pero con las cuantiosas sumas en España se adujo que los barcos europeos no eran idóneos para aquellas aguas y que 3.000 hombres armados en América resultarían peligrosos.

Es preciso recordar también dos galeones, una fragata y un patache fabricados por el Consulado de Lima entre 1691 y 1694. Aportación voluntaria a la defensa marítima fue también la creación por parte de una serie de comerciantes peruanos de la Compañía de corso Nuestra Señora de la Guía. La década de los 80 del siglo XVII fue realmente trágica para el comercio y las poblaciones costeras. Los filibusteros campaban por sus respetos sin que hubiese una Armada que les persiguiese, ni siquiera que les hiciese frente. Comenzó entonces la construcción de murallas con una actividad febril inusitada. Estas defensas podían proteger relativamente algunas poblaciones, pero no todas tenían recursos para levantarlas y las que lo hacían tampoco se consideraban seguras; así Lima temía que le cortasen las comunicaciones con el exterior, vitales para su subsistencia. Los habitantes del virreinato no querían tener cerca a los enemigos y para ello había que combatirlos en el mar.

Comenzaron por embarcar soldados en los mercantes y armarlos con algunos cañones, forma empleada en 1685 para conducir la plata a Panamá. Pero estimaron que no era la solución adecuada y que no

todos podían ser protegidos de este modo, pues tampoco era rentable. Optaron por el sistema de ataque directo armando en corso algunos buques que persiguiesen a los piratas allí donde se encontrasen. Una junta de varias personalidades del comercio de Lima dio origen a la creación de la compañía aportando diversas cantidades para la adquisición de dos galeones mercantes, el *San José* y el *San Nicolás*, armados con veinte cañones cada uno y un patache, con los cuales comenzó a operar. Como los resultados iniciales no se hicieron esperar, pronto se unieron unos mineros de Huancavelica que contribuyeron al sostenimiento de los buques con 420.630 pesos.

Los donativos que los peruanos hacían con destino a la defensa general del virreinato también repercutían en la Armada. El desguarnecimiento total a que estaba sometido propiciaba las entregas generosas y frecuentes de los mercaderes para el presidio de El Callao y los de Chile. Como los gastos de la Armada estaban englobados en las datas de guerra, de la misma caja se tomaba la aportación del virreinato para suplir lo que la avería dejaba al descubierto, pero sobre todo los donativos con destino al presidio de El Callao, que suministraba la infantería a la Armada. Prácticamente esa infantería y el presidio eran una misma cosa.

Ya hemos dicho que la Real Hacienda se veía obligada a desembolsar grandes cantidades con destino a la Armada de la Mar del Sur, porque el producto de la avería era insuficiente y los donativos voluntarios, por muy cuantiosos que fuesen, tampoco suplían convenientemente las deficiencias. Sin embargo, esas aportaciones que el Estado hizo a la Armada en realidad salieron de los súbditos americanos de una y otra zona. Nos referimos a las incautaciones que, si bien se realizaban con el fin de sanear la hacienda general, una parte de ellas iban a parar a la Mar del Sur⁷. Le quedaban dos recursos: o incrementar los impuestos o recurrir a los préstamos forzosos, ambas medidas muy impopulares. La primera opción hubiese sido de difícil implantación en el Perú, como sucedió en 1626 con la subida del 2 % de la alcabala y el almojarifazgo. Ni siquiera se gravaron productos especiales como en la otra zona. De ahí que el segundo recurso se usara bastante en la

⁷ Desde 1621 a 1649 suman 4.000.000 de pesos. Tomado de G. Céspedes del Castillo, *op. cit.*, p. 610.

primera mitad del siglo XVII, sobre todo por parte de Felipe IV, aunque no tanto en la segunda. Consistió en incautar, a modo de préstamo, la plata llegada a España. La medida perjudicaba tanto a los mercaderes como a la Real Hacienda. Los primeros recibían a cambio juros, pero con descuentos importantes y poco productivos, pues cuando se les concedían ya tenían gastadas las rentas de muchos años. La Real Hacienda, beneficiada en ese momento, a la larga también perdía, porque los comerciantes usaban mil artimañas para enviar fuera de registro cuanto podían, con lo cual bajaba el monto total de la avería antes de ajustarse los asientos de 1664, con lo que después el Consulado tenía dificultades para reunir la cantidad fija que había estipulado. La parte sin registrar no pagaba derechos y el Estado debía contribuir con mayor cantidad a los gastos de los galeones.

Otra forma de contribución forzosa era la compra por parte del Estado de las mercancías indias a precio fijo y bajo, pagado en vellón⁸, como «3.500 cajones de afil y grana traídos en 1652, de los cuales sus dueños no pudieron disponer».

LOS GASTOS DE LAS ARMADAS

Los gastos anuales de las Armadas indias son difíciles de determinar, ya que no aparecen datos concretos de los pagos efectivos; los que hay están englobados en los de guerra sin posible deslinde. La dificultad es mayor en la de Barlovento, porque el número de sus buques variaba constantemente, las dotaciones de los mismos no eran estables, y hasta la misma Armada dejó de existir en varias ocasiones por períodos de tiempo distintos, o disponía de un solo buque y se le atribuían gastos cuantiosos. Lo recaudado tampoco puede arrojar alguna luz, pues ya hemos visto que no era uniforme y se efectuaba existiese o no la Armada. Algunas veces se citan cantidades de lo pagado hasta determinada fecha pero sin especificar tiempo ni dotaciones de buques y personal.

Los gastos de la Armada de la Mar del Sur presentan inconvenientes parecidos en su determinación, como la mixtificación con los de

⁸ R. Caracuel Moyano, *op. cit.*, p. 336.

defensa en general. Pero al ser más constante su formación a base de dos galeones y un patache, la cuestión se simplifica un poco. Las formaciones mayores, motivadas por la respuesta a las incursiones de los piratas, suelen ir acompañadas de algunas cifras que pueden dar una idea aproximada del gasto de cada una. No obstante, tampoco son muy fiables, ya que las diversas fuentes le atribuyen cantidades distintas, y no sabemos si en el gasto total se incluye la compra o alquiler de las embarcaciones mercantes y su habilitación para la campaña, amén del coste añadido por los funcionarios reales.

De todas formas vamos a intentar establecer unas cifras que no diferirán mucho de la realidad, con la salvedad de que nos referiremos al gasto ordinario de mantenimiento en carenas, personal, alimentación, pertrechos, etc., pues el coste de los buques ya lo hemos establecido anteriormente.

En la Armada del Sur los gastos aumentan o disminuyen al compás de las incursiones de los piratas; no tienen una constante fija y en las épocas de tranquilidad sus gastos van unidos invariablemente a los del presidio de El Callao, con existencia continuada lo mismo que la escolta del virrey, mientras que el personal de la Armada era despedido después de cada expedición, y en Lima de vez en cuando se levantaban milicias que eran abonadas con la misma data, al igual que diversos pagos extraordinarios del ejército en Chile. Al final de cada expedición el importe de la pólvora que se gastase o no era contabilizado, pues desaparecía; además se liquidaba conjuntamente con la del presidio, lo mismo que los sueldos de los oficiales reales. Pérez Mallaína y Torres Ramírez establecen una tabla en la cual tratan de deslindar algunos gastos por partidas, a sabiendas de que son aproximados y tomados de fuentes no coincidentes⁹. Si añadimos que las cifras menores proceden de fuentes peruanas que «in situ» solían hinchar las reales, nos daremos cuenta de que hay que tomarlas con cautela. Otra tabla de salidas de la caja de Lima con lo remitido a Castilla, gastos militares y situados de Tepaske y Klein¹⁰ trata de establecer los gastos militares en general, desligándolos de los situados. Si los primeros recogen cifras concretas de los años terminados en 0 y 5, los segundos utilizan el

⁹ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 145.

¹⁰ J. J. Tepaske y H. S. Klein, *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, vol. I, Perú, Dhuram, 1982.

producto del quinquenio completo, tomando como inicio y final los años terminados en 3-7 y 8-2. Combinando ambas tablas podemos llegar a fijar un cierto gasto medio aproximado de la Armada.

Evidentemente, los primeros años de existencia de la Armada llevaron aparejados unos desembolsos menores en relación a los habidos en el siglo xvii. La defensa marítima se organizó después de las correñas de Drake y las pocas embarcaciones disponibles no originaban demasiados gastos. La media anual en los años finales del siglo xvi no sobrepasaba los 100.000 pesos. Pero la situación cambió con las incursiones de los holandeses, pues Spielbergen, L'Hermite y Brouwer se presentaron con potentes embarcaciones y muchos hombres con misiones distintas a la simple piratería. Su intención era asentarse en establecimientos permanentes que debían ser desbaratados por la fuerza. Para hacerles frente, la Armada se reforzó considerablemente, llegando a originar grandes dispendios en una época que se recaudaba poco por el concepto de avería y la alcabala no se había duplicado, por cuya causa casi todo procedía de la hacienda virreinal. La media anual en el primer cuarto del siglo xvii ascendió nada menos que a 400.000 pesos anuales en números redondos. Esta cifra se fue manteniendo hasta mediados de siglo, con excepción de algunos años que la superaron, como 1645-46, debido a la mayor incidencia de los acosos exteriores. Según Báncora Cañero, el gasto para la expedición de desalojo de los holandeses en Valdivia, que por cierto ya se habían ido cuando llegó la Armada, supuso un gasto de 1.300.000 pesos, lo que hace subir la media general¹¹.

Las cifras que se manejan por las diversas fuentes son muy distintas y van desde una media de 250.000 pesos, dada por la contaduría del Perú entre los años 1610-15 hasta una estimación de un particular que alcanzaría los 687.500 pesos. Una investigación realizada por el príncipe de Esquilache entre 1614 ronda los 400.000 pesos, que es la cifra dada anteriormente. A partir de la segunda mitad del siglo y hasta la década de los 80, comprendiendo ya 20 años del cobro por asiento de la avería y la alcabala, las cantidades sufren un bajón considerable hasta dar una media de 170.000 pesos. La presión de los piratas había

¹¹ M. C. Báncora Cañero, «Las remesas de metales preciosos desde El Callao a España en la primera mitad del siglo xvii», *Revista de Indias*, 75, 1959, pp. 58-88, p. 58.

disminuido y las finanzas del virreinato no pasaban por su mejor momento, según se desprende de los datos de envío de metales a Castilla aportados por Tepaske y Klein. Los años 80, con la irrupción de los filibusteros por el istmo y el cabo de Hornos, vuelven a disparar los gastos y en sólo un año, el de 1685, se gastaron más de 1.000.000 de pesos. Desde entonces y hasta el final de la Armada, las cifras son parecidas a las comprendidas entre los años 1650 a 1680. Pero las medias, con ser significativas para compararlas con los ingresos, que sí eran homogéneos, indican poco, pues años hubo, bastantes, que la Armada no realizó ninguna salida en las fases finales del siglo XVII y principio del XVIII. Además tenemos que añadir la etapa de actuación de la Compañía de la Guía, que sí tuvo éxito en la persecución de los filibusteros, y los años que la defensa estuvo encomendada a la expedición de Martinet. La Armada en esos momentos reducía sus actuaciones a los envíos a Panamá, y hemos de recordar que desde 1672 al 90, en un espacio de 28 años, sólo realizaron 10 viajes. Después se espacian aún más.

Por eso es mejor que nos centremos en los gastos conocidos o estimados de algunas expediciones. Por ejemplo: el gasto estimado de un buque en viaje a Panamá era de 137.000 pesos, empleándose generalmente en la expedición dos galeones y un patache, por lo que aplicando al último un tercio, el cómputo total sería 319.600 pesos; una expedición de 1726 costó 275.412 pesos. Todas las demás cifras de medias anuales computadas son producto del coste desmedido de algunas salidas extraordinarias, como las referidas de 1645 y 1685 u otra de 1681 con 427.651 pesos.

Con la Armada de Barlovento sucede algo parecido y por causas semejantes: los gastos estimados en función de la dotación de buques de la misma. Como el número de bajeles variaba constantemente, no tiene sentido hacer una ponderación media, pues aunque las tripulaciones no eran desenroladas oficialmente, las deserciones eran numerosísimas y las pagas se espaciaban más de dos años. Los largos intervalos de inexistencia son otra circunstancia a tener en cuenta. No obstante vamos a dar unas cantidades aproximadas.

Un informe de don Jerónimo Gómez de Sandoval, gobernador de Santo Domingo, calculaba en la década de los 20 del siglo XVII que una formación de ocho galeones y dos pataches tripulada por 1.600 hombres tendría un costo aproximado de 250.000 ducados anuales,

cantidad fácilmente asumible según sus cálculos. Esa formación no llegó a realizarse, ni tampoco otra que se propuso en 1627, también desde Santo Domingo, más modesta: dos fragatillas y cuatro pataches con un gasto aproximado de 48.000 ducados. Para la preparación de la gran Armada de 1636, a la que dio el visto bueno Olivares, de doce galeones y varios pataches, hay dos estimaciones: la de don Carlos de Ibarra, que calculaba un gasto de mantenimiento de 600.000 ducados y la de don Juan de Palafox, que lo dejaba en 500.000.

Pasando por alto las estimaciones ideales, a finales de 1645 desde Veracruz nos dicen que llevaban pagado de gastos de armada 1.076.046 pesos entre la compra de navíos, artillería, balas, jarcia y pagas; las carenas irían aparte porque los buques eran viejos y necesitaron ser recorridos varias veces. Otra estimación del mismo año calculaba que con los 509.113 pesos consolidados de recaudación anual habría suficiente para el mantenimiento. Antes del viaje a España los siete barcos fueron carenados y la tripulación se componía de 1.100 plazas. Una vez aquí, no se disponía de los 70.000 ducados para preparar el regreso.

Para la reorganización del año 1667, opinaba el virrey Mancera que 500.000 pesos serían suficientes sin especificar embarcaciones y tripulación. Cuando se preparó la salida desde España fueron suficientes 190.000 pesos para cinco buques y 857 tripulantes. A la llegada con los buques en mal estado, el general Diústegui solicitó 355.545 pesos como importe del gasto de un año; el virrey Mancera, que antes había presupuestado el gasto en 500.000 pesos, sólo le concede 100.000 para cuatro meses; ya había rebajado el coste en 200.000.

Entre 1672 y 1673 se presenta un pormenorizado estudio de lo que costaría una Armada de 1.230 toneladas contando con la compra de buques, el sueldo y raciones de 46 tripulaciones por tonelada, que harían un total de 567 plazas, más las carenas de cuatro años. Siempre que buques y materiales necesarios se comprasen en España, no montarían más de 146.371 pesos. La cifra es muy pequeña y además no se concedió, pero está en la línea de las 6.000 toneladas y 500.000 pesos que hemos visto antes.

Para 1692 se adelanta una cifra casi doblada: 277.070 pesos como gasto de mantenimiento, para volver a bajar en la primera década del siglo XVIII, cuando se pagaron en total 1.818.246 pesos. Después se sostuvo con cifras próximas a los 300.000 anuales. Hay cantidades exactas

de lo gastado en sueldos durante los años 1724 y 1746, que ascendieron a 176.850 y 223.529 pesos respectivamente¹².

Como estamos viendo, hay un gran desequilibrio entre los ingresos y los gastos, máxime si volvemos a recordar, por última vez, que los impuestos se cobraban con Armada o sin ella y hasta después de desaparecida. La cicatería demostrada con la Armada de Barlovento a lo largo de toda su existencia no se mantuvo con la Armada francesa, la cual, por sus servicios en las aguas del Caribe, percibió más de 5.000.000 de pesos. Si se le hubiese dedicado cantidad semejante repartida equitativa y proporcionalmente durante los 109 años transcurridos desde su puesta en marcha hasta su liquidación, sus actuaciones hubiesen sido muy distintas.

De todos los gastos de mantenimiento citados, el porcentaje mayor correspondía a los sueldos de las tripulaciones, ya que, como hemos visto para la Armada de Barlovento, con un solo buque se abonaban salarios por un monto total de 223.529 pesos, cuando el cálculo global rondaba los 300.000 pesos. La cantidad pedida por Diústegui de 355.545 pesos para un año en todos los conceptos es semejante. Sin embargo, no podemos efectuar cálculos de porcentajes, aunque debemos admitir que los gastos correspondientes a sueldos y raciones se llevarían la mayor parte, con variaciones sensibles debidas a las carenas y sustitución de arbolaaduras de los buques, teniendo en cuenta que la mayor partida de estas obras se invertiría en sueldos de carpinteros y calafates. No olvidemos que en su zona de actuación las tormentas son frecuentes durante una época del año, y aunque la letra de las instrucciones les prohibía navegar de septiembre a enero por el golfo, esta disposición no era respetada y muchos buques se desarbolaba, llegando casi todos a Veracruz o La Habana muy deteriorados, cuando no se hundían. Los pertrechos ocuparían un tercer lugar y engrosarían lo destinado a carenas. Así se desprende del estudio detallado del proyecto, que no se hizo realidad, de 1763, que asignaba, a los sueldos, 207.000 reales, a las raciones de seis meses, 139.999 reales, y al total de pertrechos y carenas, 186.500 para cuatro años, a lo que habría que añadir los salarios de carpinteros y calafates.

Para la Armada de la Mar del Sur es menos difícil calcular porcentajes. En parte porque hay algunas cuentas de gastos y en parte porque

¹² B. Torres Ramírez, *op. cit.*, pp. 200-212.

los accidentes eran menos frecuentes, por lo que las carenas se reducían a un repaso anual, aunque no por ello dejaban de tener un elevado coste, como el atribuido por el virrey al buque *Jesús María (II)* de 100.000 pesos anuales, o la reforma de los galeones *Sacramento* y *Concepción*, de 300.000 pesos; pero éstos eran casos excepcionales. De ahí que Pérez-Mallaína y Torres Ramírez hayan establecido unos porcentajes en un espacio de treinta años del tenor siguiente: salarios, 54 %; pertrechos, 15 %; bastimentos, 13 %; carenas, 8,4 %; y cantidades menores para el resto. De dichos porcentajes se deduce que el gasto mayor, con mucha diferencia, pertenecía a personal, que sumándole sueldos y bastimentos rondaría el 70 %; después vendrían pertrechos y carenas¹³.

ACOTACIONES A LOS GASTOS DE LAS ARMADAS

Durante mucho tiempo, las remesas de oro y plata y los productos de elevado coste en Europa no sufrieron ningún contratiempo. Pero esa idílica situación no podía perdurar siempre, dada la apetencia de otros estados hacia las posesiones españolas. Una solución para contrarrestar esos envites fue la creación de las Armadas Españolas de Indias, que originaron los costes antes comentados. Cabe, sí, una comparación con los gastos de la Armada del Océano, pero sus cometidos eran diferentes y los lugares de actuación muy distintos. Por otro lado, la existencia de las primeras hacía posible que la segunda estuviese provista de fondos, y no sólo con lo desviado a ella de lo adquirido para las indias, en especial para la de Barlovento, sino hasta de buques de la misma procedencia.

Hemos visto que los barcos y sueldos de la Armada de la Mar del Sur sobrepasaban en mucho a sus contrapartidas del Océano. También hemos intentado explicar sus causas, basadas en la inflación que sufría el virreinato del Perú en relación con el resto del imperio español e incluso con la vertiente atlántica de América. Los importes de buques y salarios, gasto principal de esa Armada, estaban en correlación directa con el elevado coste de vida originado por la mayor concentración

¹³ P. E. Pérez-Mallaína y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 151.

de oro y plata en circulación, que inevitablemente revertía después en España.

Los numerosos y acentuados gravámenes soportados en impuestos en la vertiente atlántica de América con el pretexto de la Armada de Barlovento, por el contrario, supusieron cuantiosos ingresos a la Hacienda Real para sufragar otros gastos en la defensa de territorios mucho más pequeños que pronto hubo que dejar, y que fueron los que realmente hipotecaron el futuro nacional.

Si las incursiones de súbditos y potencias extranjeras provocaron la existencia de los gastos de las Armadas de Indias, hemos de pensar que también ellos efectuaban cuantiosos desembolsos por una incierta ganancia, mientras que con el transporte y defensa de unos caudales fijos la ganancia era segura, aunque durante la segunda mitad del siglo xvii los gastos de defensa del virreinato del Perú superasen con creces los envíos de la caja de Lima a Castilla¹⁴, que disminuyeron desde aquella procedencia en la misma proporción en que crecieron los de México. Pero no olvidemos que los gastos se sufragaban con los impuestos soportados por los súbditos, y éstos sí continuaron remitiendo cantidades que justificaban la presencia de las Armadas en aguas americanas. El Consulado del Perú lograba recaudar con el 7 % el importe de las averías, la del norte y la del sur, cuyo total era de 581.250 pesos, lo que suponía un volumen de registro de 8.000.000 de pesos. Pero las cantidades que se negociaban en Portobelo eran mucho mayores, del orden del 150 % más, es decir, rondaban, y con frecuencia superaban, los 20.000.000 de pesos, lo cual revertía en alcabala y almojarifazgo en la Península.

Si hemos dicho que los sueldos del personal y raciones suponían el desembolso mayor, junto con el precio de los barcos, el mal planteamiento de ambos conceptos incrementó considerablemente los gastos. Algunos virreyes, sobre todo los del Perú, tenían obsesión por los grandes buques, que a la hora de la verdad eran inoperantes en la persecución de los enemigos, como se puso de manifiesto varias veces. Naves más pequeñas hubiesen sido más eficientes, menos costosas en la adquisición y carenas, y necesitadas de menos personal, abaratando de esa forma los costos. Desde México se insistió más de una vez en

¹⁴ M. C. Báncora Cañero, *op. cit.*, p. 87.

que los barcos debían ser más afragatados y al Perú se le prohibió des-
de España, y no se le aceptó, construir galeones de más de 500 tone-
ladas, como eran la inmensa mayoría de los buques piratas.

Es difícil evaluar la rentabilidad de los gastos de las Armadas, aun-
que, como veremos al narrar sus operaciones, no descollaron por sus
brillantes actuaciones; pero en los momentos de mayor pujanza se notó
una considerable disminución de la piratería. La mayor participación
en el reparto de las presas hubiese sido el acicate necesario para des-
pertar el interés de las tripulaciones, sobre todo las de la Armada de
Barlovento, forzadas y mal pagadas. La Compañía de la Guía, con dos
galeones pequeños y un patache, fue un ejemplo tardío y mal aprove-
chado, pues en poco tiempo fue capaz de limpiar la Mar del Sur de
piratas, y aunque hubiese empleado, cosa poco probable, los 5.000.000
de pesos que afirmaba el virrey duque de la Palata, y que Fernández
Duro deja en 500.000¹⁵, su retirada no se debió a la falta de liquidez,
sino a la miopía de un virrey que no estuvo a la altura de las circuns-
tancias.

Martinet, con su expedición atacando buques de su propio país,
fue otro ejemplo de eficiencia, también despachado del campo de ope-
raciones.

El supuestamente excesivo gasto de la Armada de Barlovento, que
consumió una mínima parte de lo recaudado en su nombre, se puso
en entredicho en más de una ocasión por quienes le negaban lo nece-
sario. Que sepamos, nadie discutió la conveniencia de los presidios y
su gasto de situados cuando fueron tomadas las ciudades que teórica-
mente debían defender.

¹⁵ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. V, p. 303.

Capítulo VII

OPERACIONES DE LAS ARMADAS

OPERACIONES DE LA ARMADA DE LA MAR DEL SUR

Al hablar de su formación, ya dijimos que estuvo motivada por la irrupción de Drake en aquella mar en 1578 y la de otros piratas ingleses que le siguieron. Hasta entonces nada se había hecho en materia de defensa, por las razones también apuntadas en otro lugar. Durante los prolegómenos de su formación y una vez que ya contaba con barcos estables y funcionaba como tal Armada, sus ocupaciones se fueron diversificando al compás de los acontecimientos. Los cometidos serían solventar, según las posibilidades o, mejor dicho, las capacidades estratégicas, no siempre acertadas, de virreyes y generales, las necesidades defensivas de un litoral amplísimo que comprendía toda la costa occidental de la América hispana desde el estrecho de Magallanes hasta California. Pero, salvo esporádicas incursiones al norte de Panamá, sus actuaciones se ciñeron al espacio comprendido entre dicha ciudad y el estrecho, protegiendo la ruta de la plata en la Mar del Sur, persiguiendo a los piratas y corsarios que la hostigaban e intentando sin éxito, interceptarlos antes de que se aproximasen a la misma. La persecución del contrabando de buques extranjeros también era competencia suya, pero por unas u otras razones no se ocupó de neutralizarlo. Así pues, esas misiones constituirán los apartados que vamos a establecer.

Viajes de escolta

La escasez de sus efectivos propició que durante mucho tiempo se redujese a proteger los galeones mercantes que conducían las mercan-

cías a las ferias de Portobelo, vía Panamá, y a transportar los cargamentos de oro y plata de Su Majestad desde Arica a El Callao y desde aquí a Panamá. Precisamente desde esta ciudad se enviaron los primeros barcos armados hacia el sur en busca de la flota que había salido de El Callao para protegerla en sus últimas singladuras de los ataques de Drake, pero no lo consiguió, pues el inglés se había apoderado del galeón *Concepción* de San Juan de Antón, cargado de oro y plata.

La expedición de 1579 hacia Panamá ya salió escoltada desde El Callao con dos o tres barcos mercantes artillados con unos pocos cañones que se pudieron reunir. Dirigidos por don Luis de Velasco llegaron a Panamá faltos de hombres, bastimentos y armas. Reforzados por la audiencia de esta ciudad emprendieron el viaje de regreso a El Callao. Disconformes con la protección prestada enviaron otro barco de refuerzo que logró unirse primero a la almiranta y después a la capitana en punta Elena para separarse en Manta, regresando sólo el baje panameño, a pesar de las noticias que circulaban sobre la estancia de Drake en Nicaragua.

Después de los incidentes de Drake surge la preocupación de enviar ya definitivamente todos los convoyes resguardados con buques de refuerzo. Se culpa a los virreyes de su desidia por no haberlo hecho antes, pues así se hubiesen evitado los robos. A la vez se promete enviar fundidores para fabricar allí los cañones necesarios para artillar algunos barcos; sin embargo, transcurrieron dos años y no habían llegado y las flotas organizadas desde 1581 navegaban casi desprotegidas por falta de artillería. El virrey había comprado varios mercantes mientras se fabricaban otros de guerra.

Cuando en 1581 se presentó Cavendish en aquellas aguas, volvió a encontrarlas desguarnecidas; los dos únicos barcos armados disponibles habían salido con la flota. Ante el inminente y grave peligro, pues el nuevo intruso disponía de tres buques y 123 hombres, rápidamente se armaron otros dos del comercio con tan sólo ocho cañones, tomados del presidio como todos los anteriores, para reforzar la defensa de la flota. Tan escasa artillería obligó a su comandante, don Pedro de Arana, a navegar pegado a la costa por si se topaba con los piratas. Habían pasado diez años y poco o nada se había hecho para evitar situaciones semejantes. No se podía aventurar un enfrentamiento directo y se optaba por la simple protección contra unos fatigados piratas muy alejados de sus bases.



Ruta de la plata en la Mar del Sur y comercio regional.

En 1688 la incipiente Armada contaba con cuatro mercantes armados: dos fueron enviados a convoyar la flota y otros dos a explorar las costas de Chile. No será la única vez que se dividan las exigüas fuerzas disponibles con resultados catastróficos, como durante la expedición de Spielbergen, que teniendo noticia cierta de su presencia en aquella mar y con fuerza suficiente para enfrentarse a la Armada completa, ésta se dividió con fatal resultado.

Durante el gobierno de Esquilache (1615-1619) hubo una etapa de tranquilidad, y la Armada estaba toda dispuesta para escoltar la flota a Panamá o recoger la plata en Arica con regularidad anual.

Reinó la confianza en el virreinato hasta el 7 de mayo de 1624, cuando se presentó de improviso, sin haber tenido noticia alguna, una potente escuadra frente a la bahía de El Callao. Era la expedición de L'Hermite, quien con once barcos, casi todos galeones de gran porte que montaban 294 cañones, transportaba más de 1.600 hombres. La flota había salido hacia Panamá cuatro días antes con los galeones *San José, San Felipe y Santiago*. En El Callao estaban la capitana, desarmada, *Ntra. Sra. de Loreto* y el patache *San Bartolomé*. La fortuna hizo que el holandés fuese confundido por unos prisioneros que cogió y creyese que ya no podría alcanzar al convoy, por lo que bloqueó el puerto.

Conocedor L'Hermite de que sus predecesores habían sido descubiertos por recorrer la costa hacia el norte dando pie a preparar las defensas, él ya no pasó por el estrecho, se aventuró más al sur y se internó por el cabo de Hornos, algo menos peligroso que el anterior (había sido descubierto en el año 1616 por Jacobo Le Maire y Cornelio Shouten) y siguió directamente a las islas de Juan Fernández, donde llegó a primeros de febrero para hacer aguada, reponer fuerzas y reparar los barcos. Dispuso de tres meses sin que circulase la menor noticia de su estancia allí. Hasta colocó los cañones en las portas, ya que los tenía alojados en las bodegas, y montó algunas barchas que transportó en piezas. Como vemos, lo tenía todo muy estudiado. Desde allí, restablecido material y físicamente, pues había tenido problemas sanitarios, enfocó directamente la costa hasta Arica y El Callao. El bloqueo lo expondremos en otro apartado.

Los acontecimientos ocurridos con motivo de la incursión de L'Hermite movieron al virrey Chinchón a preocuparse por la situación de la Armada, aunque equivocadamente, pues envió por lo menos 400.000 pesos a España para adquirir cuatro buques, despachando in-

cluso un emisario que regresó con las manos vacías, cosa archisabida, pues no era la primera ni la segunda vez que ocurría; ya desprovisto de ese dinero, malgastó otro construyendo galeras que no tuvieron ninguna utilidad, aunque uno de los envíos a Panamá lo efectuó en una galera, pues la falta del motor humano imprescindible para ser movidas las hizo ineficaces. Durante su mandato, el tráfico con Panamá fue constante. En uno de esos viajes se hundió el *San José*, que hacía de almiranta, al rozar con un bajo desconocido frente al cabo Garachiné. La cercanía de la capitana permitió salvar el tesoro y 24 de sus 28 cañones junto con toda la tripulación.

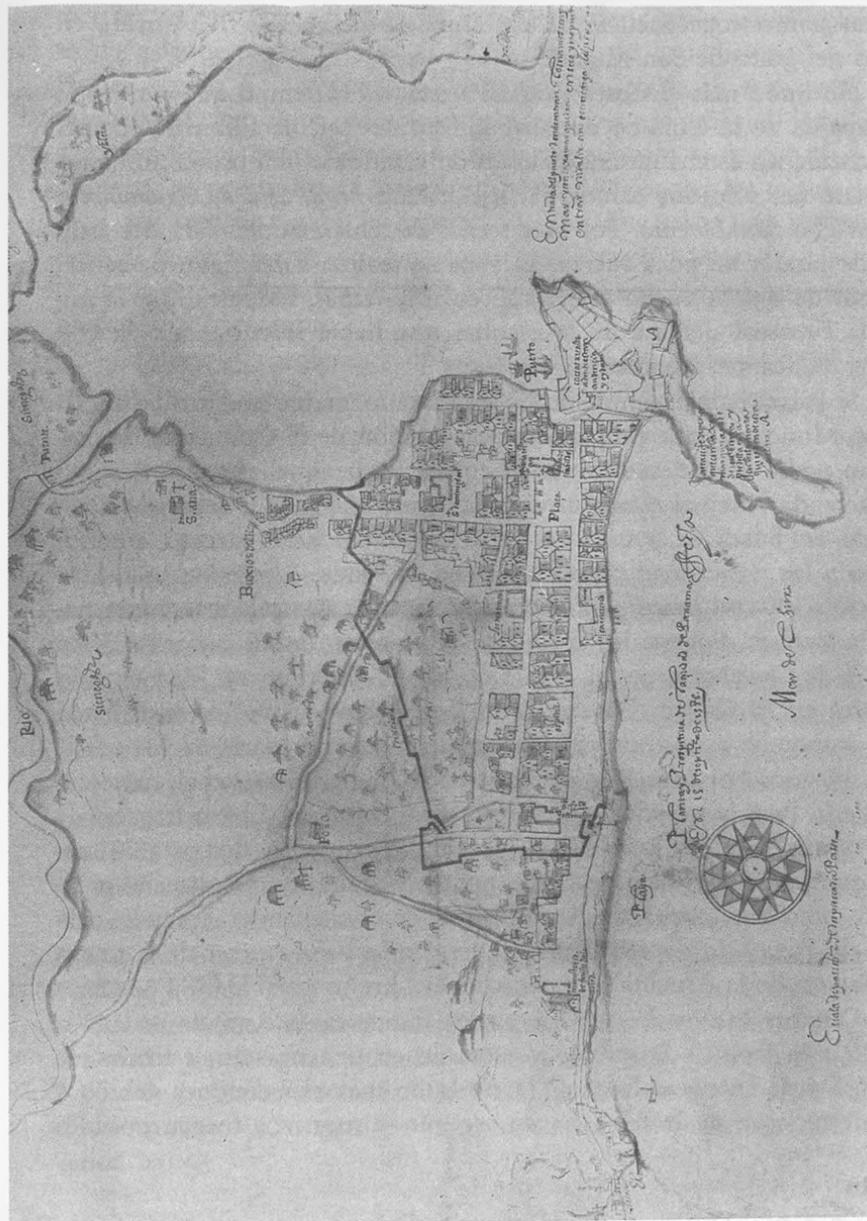
Mancera, sucesor de Chinchón, sólo encontró útil un patache, el *Ntra. Sra. de la Antigua*, con 250 toneladas y diez cañones, que haría de capitana hasta que se fabricasen dos nuevos galeones. Quiso vender el *San Diego del Milagro*; como no encontró buen postor decidió carenarlo. Para 1644 había construido los dos buques más grandes de toda la historia de la Armada, pero el *Santiago*, que haría de almiranta, no pudo prestar el primer servicio porque hubo que carenarlo al llegar a El Callao después de su primera y corta singladura. Ese año, 1644, salieron con destino a Panamá la capitana *Jesús María (II)* de 1.200 toneladas y 50 cañones, el *San Diego*, recién carenado, y el patache *Ntra. Sra. de la Antigua*. Cuando salió la expedición, el 25 de julio, ya se conocía que otro contingente de holandeses había ocupado Valdivia. Habían llegado con cuatro galeones y un patache al mando de Hendrick Brouwer desde Pernambuco con intención de fundar una colonia.

Los años siguientes fueron de gran tranquilidad y los viajes a Panamá se sucedieron con gran normalidad utilizando los buques que había mandado construir Mancera. Callao-Arica-Callao-Panamá-Callao eran los itinerarios habituales. Los únicos sobresaltos procedían de los defectos de fabricación del *Jesús María (II)* y del *Santiago*, que hacían agua por todas partes por haber utilizado maderas sin curar en su construcción. Las continuas carenas de estos buques obligaron a que se hicieran los viajes alternativamente con cada uno de ellos. La economía imponía estas limitaciones. Pero a partir de 1654 ya no fue precisa la alternancia porque el *Jesús María (II)* se hundió el 25 de octubre en Chanduy. La Armada perdió con él la mitad de su poderío y se recurrió a la construcción de otros dos galeones, que pronto fueron los únicos de la formación, pues se deshizo el *Santiago* por tener las maderas podridas. Sin embargo, no se abandonaban las escoltas de la flo-

ta, por cuya causa a veces quedaba desguarnecida la zona durante casi un año, como desde el 10 de diciembre de 1666, cuando todos los barcos se desplazaron con ella a Panamá para no regresar hasta el 9 de noviembre de 1667. En esta ocasión una intromisión del maestre de campo impidió que el general Alzamora tomase el mando en favor de don Manuel de Benavides, hijo del difunto virrey conde de Salvatierra. La audiencia hizo valer el título de teniente general de mar y tierra de Benavides, pero sólo para la ida, pues no regresó, y Alzamora, que fue como segundo, volvió a hacerse cargo de la comandancia general.

Un largo período sin presencia corsaria permitió realizar los viajes anuales, rutinarios diríamos, con toda tranquilidad. Falsos rumores de buques piratas propiciaron el reforzamiento de los buques vigías. La desaparición del peligro casi origina el mismo efecto con los buques de la Armada, reducida a la capitana, la almiranta y un patache, todos con largos años a sus costados, sin quedar por eso abandonada la escolta de los convoyes. La toma de Portobelo por los ingleses produjo mucho revuelo, pero se atendió a fabricar algunas lanchas. El conde de Lemos, que no recordaba lo que sucedía cuando se pedían buques a España y desconfiando de los que se construían en Guayaquil a pesar de que alcanzaban muchos años de vida, volvió a tener la feliz idea de pedir seis fragatas vizcaínas. Ignoramos si además envió el dinero.

Sólo se percibe en los virreyes de esta época la insistencia en que los mercantes debían ajustarse a unas determinadas medidas y condiciones para que pudiesen ser artillados en casos de emergencia. Hasta los retenes para la conservación de los buques mientras permanecían inactivos en El Callao se redujeron al mínimo con 10 artilleros, 12 marineros y 12 grumetes en la almiranta y la capitana, la mitad en el patache, todo en pro del ahorro, aunque ya merodeaban los filibusteros por aquellas aguas. La comparecencia de esos nuevos intrusos retrajo a los comerciantes peruanos de mandar sus mercancías a Panamá. La marcha de Sharp en la Mar del Sur favoreció la formación de un convoy en 1682. Nuevos y más numerosos grupos de piratas penetraron por el cabo de Hornos, quienes con sus actividades de pillaje y saqueo atemorizaron de tal modo a los adinerados limeños, que el virrey no pudo convencerlos para que confiasesen a la Armada sus mercaderías con la remesa de la plata en 1685, aunque les amenazó con permitir la venta libre en las costas del Perú a cualquier buque español que apareciese por allí. Unicamente se decidieron, y por su propia cuenta, a acudir a



Ciudad de Panamá (Museo Naval, Madrid).

la feria de Portobelo después de una momentánea dispersión de los piratas como consecuencia de un enfrentamiento con la Armada en aguas del golfo de San Miguel.

No hubo más envíos a Panamá hasta 1691, tiempo que empleó la Compañía de la Guía en despejar la Mar del Sur de filibusteros, pues la Armada no estaba en condiciones de garantizar una protección efectiva con tan sólo dos barcos, el viejo galeón *Ntra. Sra. de Guadalupe* y el patache *San Lorenzo*. Por esas fechas se tenían noticias de dos bandas de piratas de poca fuerza. El viaje se realizó sin ningún percance, a pesar de que la vuelta se efectuó en dos etapas, reduciendo a la mitad la eventual defensa de la escolta, que había sido organizada con cuatro mercantes armados¹.

Si Palata había mantenido en estado lamentable la Armada, su sucesor, Monclova, que propició la desaparición de la Compañía de corso, no podía dejar desamparado el comercio de aquellas aguas y, como la hacienda virreinal estaba arruinada, se vio obligado a acudir al Consulado en busca de ayuda. La situación difícil de la década anterior incitó a los mercaderes a colaborar con el virrey, y pusieron a su disposición 300.000 pesos para la construcción de dos galeones y una fragatilla auxiliar. Fueron los *Santísimo Sacramento*, de 40 cañones, *Ntra. Sra. de la Concepción*, de 36, y la *San Miguel*. En junio de 1684 estaban los tres en El Callao. De este modo quedaba restablecida la Armada para responder a una nueva amenaza, esta vez por parte de los corsarios enviados por Luis XIV con intención de dar el asalto al comercio del Perú. Pero la expedición francesa compuesta por cuatro fragatas de 40 cañones con 250 hombres y dos urcas con provisiones para 20 meses, que partió en junio de 1685, no pudo franquear el estrecho y regresó. Sólo esta circunstancia animó a los comerciantes a acudir a la feria de Portobelo de 1696, pues se temían lo peor a pesar de la nueva formación de la Armada que ellos habían hecho posible².

Durante la invasión de los navíos franceses, la Armada se ciñó a acudir a la feria de Portobelo y eso sólo en una ocasión, a finales de 1707. Desde entonces hasta 1721 no hubo más expediciones debido a la interrupción de la feria. La de ese año y sucesivos fueron posibles

¹ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 311.

² R. Caracuel Moyano, *op. cit.*, p. 341.

por la insistencia de los virreyes Morcillo y Castelfuerte sobre los comerciantes para que acudieran a la feria, respondiendo así al reglamento de galeones, que preveía el envío anual de expediciones a Tierra Firme. Por lo que respecta a la navegación, todas se realizaron con normalidad. Lo único notable fue la reforma en profundidad de los galeones *Sacramento* y *Concepción*, cuyo coste igualó al de construcción. También se practicaba la vieja costumbre de licenciar las tripulaciones cada vez que finalizaba la expedición, con lo cual seguía produciéndose el inconveniente de contar con gente poco preparada. Hasta los marinos que habían llegado con Urdinzu y Lezo habían buscado otra profesión más rentable.

La última expedición salió hacia Panamá en junio de 1739 protegida por la fragata *San Fermín* y el viejo galeón *Concepción*³.

Reconocimientos

El establecimiento de los españoles a lo largo de toda la costa occidental centro y sudamericana constituyó una base señera para seguir las exploraciones por el amplísimo mar que se abría ante sus ojos, máxime contando con el precedente de Magallanes. Es incomprensible que disponiendo de astilleros en los que se fabricaban «buques tan buenos o mejores que los del Atlántico», tantas veces repetido por varios virreyes, no se acometiese empresa tan atractiva. Sin embargo, la rutina de los viajes a Panamá se adueñó de los responsables de la Armada de la Mar del Sur. Hasta la otra ruta entre Acapulco y Filipinas se verificaba con la misma carencia. Ni siquiera los archipiélagos más próximos, que tan buenos resguardos ofrecían a los piratas y filibusteros, fueron suficientemente visitados. De no haber caído en semejante descuido se hubiese ahorrado mucho tiempo en los viajes de regreso, pues se hubiese descubierto otra ruta, no muy lejana, con vientos a favor y sin corrientes de agua contrarias. Al excusar la navegación a bolina, los barcos se hubiesen deteriorado menos, las carenas se hubiesen reducido al mínimo y las grandes superestructuras no hubiesen sido necesarias.

³ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 332.

Los viajes de reconocimiento propiamente dichos se redujeron al de Sarmiento de Gamboa con el fin de fortificar el estrecho de Magallanes. Sin embargo, y por lo mismo, englobamos aquí todas aquellas expediciones que se verificaron con la idea de avizorar los movimientos del enemigo sin que se produjese el enfrentamiento, bien por no haber dado con él, bien por abandono antes de tiempo de las posiciones tomadas. Insistimos en que la desprotección de las prolongadísimas costas chilenas fue un error que se pagó muy caro. Desde la penetración de Drake y Cavendish, la zona aludida estaba pidiendo a gritos el establecimiento de una base naval que, por pequeña que hubiese sido, habría desbaratado todas las incursiones, pues barcos y hombres llegaban totalmente deshechos y nunca hubiesen dispuesto de tres o cuatro meses, y a veces más, para reponerse de sus heridas materiales y personales. Sucedió así porque se pretendía ahorrarlo todo y que la naturaleza no sólo prestase esa inestimable ayuda, sino que hiciera la merced completa. Por eso se esperaba, y además se creía firmemente, que cada expedición enemiga era la última. No fue así, pues el oro y la plata siempre han sido muy apetecidos. De ahí que en la narración de las expediciones de reconocimiento sólo encontraremos carencias de todo tipo.

La incursión de Drake en 1578 marcó para siempre las actuaciones equivocadas de la Armada en la persecución del enemigo con sus golpes de ciego. Después de los ataques de éste a Valparaíso, Arica y El Callao, tomando y quemando barcos, se envió un bajel hacia el norte para dar la noticia de que puertos como Guayaquil y Panamá se pusiesen en guardia a la vez que se ordenaba armar la galera que se estaba construyendo en aquel astillero. Desde Guatemala salieron unos barcos armados en su busca con idea de capturarlo para que después aportase las experiencias que había adquirido sobre la travesía del estrecho por si conocía alguna otra salida. Nada de esto fue posible, pues ni siquiera se le avistó. Sin embargo, sobre punta San Francisco había atacado y robado el galeón *Concepción*, que transportaba oro y plata del rey y de particulares por valor de 300.000 pesos.

Rápidamente se puso en marcha lo que pudo ser una solución, al menos temporal: despachó el virrey en 1679 dos buques al mando de Sarmiento de Gamboa con el fin de reconocer el estrecho y dejar allí un retén que levantase dos fortificaciones, una a cada lado, para taparlo a otras posibles incursiones, mientras él se dirigía a la Península

a pedir refuerzos. Cruzó el estrecho de oeste a este y en España se le autorizó a levantar los fuertes en 1684, pero fueron abandonados a su suerte los hombres que dejó establecidos, sin que apareciese por allí nunca más un barco para abastecerlos. Cuando en 1587 llegó Cavendish no encontró ninguna resistencia; es más, por compasión y para que le sirviesen de guía recogió algunos supervivientes⁴.

Lo acontecido con Drake se repite en 1587. La inexistencia de una fuerza naval capaz de enfrentarse a las tres embarcaciones de Cavendish obliga a despachar una nave de aviso siguiendo los mismos derroteros que en 1578. Como entonces, también ahora, pero desde Panamá, zarparon algunos mercantes armados en su busca, mas tampoco dieron con el inglés, quien, lo mismo que su predecesor, sacó abundante fruto de su incursión, pues atacó e incendió Guatalco, algunos puntos del Perú y otros de California, capturando después el galeón de Manila.

Mientras Cavendish realiza sus correrías, el virrey de México sólo se preocupa de sustituir al general de la pequeña Armada dependiente del virreinato del Perú, el cual para evitar el relevo escapó apresuradamente sin aprovisionamiento alguno.

A continuación, ante los avisos de nuevas penetraciones, se iniciaron una serie de expediciones sucesivas sobre las costas de Chile sin que den resultado alguno. La primera tuvo lugar en 1588, pero una vez realizada se licenció a las tripulaciones para reclutarlas al año siguiente, con la intención de que al mando de Hernando Camero saliese el galeón *San Jerónimo*, y en 1590 los *San Pedro y San Pablo y San Francisco* con Pedro de Arana.

La expedición de Hawkins sembró el pánico por las costas del Mar del Sur, y aunque salieron tres buques en su busca y se preparó El Callao, también se remitió una embarcación de aviso a todas las poblaciones hacia el norte.

En 1699, con ocasión de la entrada en la Mar del Sur de los holandeses Simon Cordes y Oliver Van Noort, y contando la Armada con seis galeones y ocho buques menores se mandaron expediciones bien pertrechadas a reconocer las costas de Chile. Se supo de su presencia y número de embarcaciones por uno de los buques, que se apartó del resto al pasar el estrecho y que con la gente cansada y en-

⁴ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. II, p. 400.

ferma se entregó en Valparaíso. Por algunos prisioneros se conoció que disponían de cinco bajeles y las peripecias que habían pasado desde julio de 1598, cuando habían abandonado Rotterdam, hasta septiembre del 1599, cuanto pasaron el estrecho. Hasta diciembre nada se supo en El Callao. Las noticias eran que estaban en la isla de Santa María. Además se acercaron a Concepción para pedir un piloto y entrar en el puerto. Reconocidos, se vio que no tenían mucha gente pero estaban bien pertrechados.

Como en ocasiones anteriores se pasó aviso a las poblaciones costeras, pero además se despacharon expediciones de reconocimiento con orden de atacar si consideraban la situación favorable, o permanecer vigilando hasta mediados de marzo. Una salió el primero de enero de 1600 con dos galeones y un patache al mando de don Gabriel de Castilla con 300 hombres. El día 13 otro fragmento de escuadra compuesto por cuatro galeones, un patache y una lancha con tripulación abundante, más de 600 hombres, se dirigió al cabo de Sangallán, cerca de Pisco, a las órdenes de don Juan de Velasco, por si los holandeses se desplazaban hacia el norte. El Callao también se puso en estado de defensa.

A los dos meses ya estaban todos de vuelta sin haberse encontrado con los holandeses, pues los barcos se necesitaban para transportar el oro y la plata a Panamá. Ambas situaciones, desdoblamiento de los pocos buques de la Armada y descuido de la función ofensiva para convoyar las mercancías, se produjeron varias veces a lo largo de su historia.

Sin embargo, los holandeses no se habían apartado de aquellas costas, por lo que la capitana y la almiranta navegaban libres de equipajes, listas para intervenir si trataba de atacar el enemigo a algún buque del convoy. Dejado éste en Panamá, siguió el general Velasco hasta Acapulco y California, pero no encontró al grueso de los holandeses, que habían tomado la ruta de Filipinas. De regreso a El Callao entre Navidad y Colima se hundió la capitana. El resto retornó a El Callao. Se les buscaba hacia el norte, pero algunos buques habían atacado Arica el 18 de julio. Mientras llegaba la almiranta se organizaron dos expediciones de mercantes artillados; una al norte para reforzar los buques que regresasen de Panamá y otra al sur, no logrando avistar al enemigo ninguna de ellas. No obstante, se tomó la decisión de mantener durante varios meses al año algunos barcos por las costas de Chi-

le, y se mantuvo hasta 1609; cuando llegó Spielbergen, la vigilancia había desaparecido por la carencia de buques ante la insistencia de Madrid de que era preciso aminorar los gastos. Siempre se pensaba que la incursión anterior sería la última. Pero ese era el deseo: los piratas llegaban cuando estaban preparados y lo creían oportuno.

L'Hermite llegó sin haber sido detectada su presencia en la Mar del Sur, después de tres meses de estancia en las islas de Juan Fernández. Por eso cuando el virrey Chinchón recibió en 1629 noticias desde España, según las cuales 17 naves holandesas se preparaban a entrar en aquella mar, a la vez que se organizaba otra expedición en Holanda, hizo zarpar a uno de los tres buques exploradores para que recorriera dichas islas. Otro llegó hasta Valdivia y el tercero se dirigió al norte, con base en Manta, para saber si estaba libre la ruta hacia Panamá. Insistió también en que los galeones mercantes se construyesen de tal forma que pudiesen recibir sin dificultad 10 ó 12 cañones en caso de que fuese necesaria su incorporación a la Armada.

Esa circunstancia se presentó en tiempos de su sucesor, Mancera, quien organizó una gran expedición para desalojar a los holandeses que se habían establecido en Valdivia en agosto de 1643. Antes habían tenido un encuentro con el gobernador de Chiloé, Fernando de Herrera, que les salió al paso en la ciudad de Castro, y que fue muerto en el combate. También falleció, pero de muerte natural, su jefe Hendrick Brouwer, sucediéndole Elías Harckman. Se quedaron allí hasta el 17 de agosto para pasar a Valdivia, donde permanecieron año y medio sin que nadie les molestara, procediendo a la fundación. En agosto de 1644 envió el virrey un buque de reconocimiento con algunas fuerzas para las poblaciones de Chile, al mando de don Alonso de Múxica, quien en septiembre ya estaba en El Callao otra vez. Como la Armada, a pesar de todo, se había desplazado a Panamá, hubo que esperar su regreso en diciembre para preparar una expedición que fuese capaz de expulsar a los holandeses. Por el retraso en el regreso de Panamá no se efectuó la salida hasta el 31 de diciembre, cuando los enemigos ya habían abandonado Valdivia al no satisfacerles el lugar y porque sus efectivos disminuían constantemente sin recibir la ayuda que esperaban desde Pernambuco. Por lo cual la gran expedición que se organizó por la Mar del Sur, la mayor que jamás se ideó, resultó inútil. Hasta 17 barcos se juntaron en el puerto del Corral esperando que saliese un enemigo inexistente desde el 4 de febrero hasta primeros de abril,

mientras quedaban desasistidos El Callao y Guayaquil, pues se desconocía el paradero de los holandeses, que por cierto habían regresado a Brasil⁵.

La referida concentración de buques estaba formada por los siete que por aquella época tenía la Armada; dos eran de 1.200 y 1.000 toneladas, los recién construidos *Jesús María (II)* y *Santiago*. Se les incorporaron cinco mercantes armados, que por no reunir las condiciones para ser artillados tuvieron que transformarse. Otros cinco del comercio fueron utilizados para transportar pertrechos, municiones y bastimentos.

Transcurridos 20 años, aunque los buques vigías que se enviaban anualmente a las costas chilenas no se habían apercibido de nada extraño, corrió el rumor de que cuatro o cinco barcos merodeaban por aquellas costas, que eran ingleses y que se estaban preparando otros en su metrópoli. Los buques de la Armada realizaron varios viajes de reconocimiento por todas esas costas y las islas de Juan Fernández sin encontrar rastro de los ingleses. Pero los continuos viajes fueron deteriorando las naves de tal forma que a finales de 1664 sólo quedaban los fabricados por el virrey Alba de Liste.

La tranquilidad continúa hasta que los ingleses toman Portobelo en 1668 y, aunque estaba fuera del ámbito de la Armada del Mar del Sur, rápidamente se reclutaron marineros y soldados para preparar bajeles que saliesen hacia el norte en el mes de septiembre. Se dispusieron hasta doce barcos, ocho artillados con más de 2.500 hombres y el *San José (II)* con más de 400. Por si fuera poco, algún tiempo después, un barco vigía anunciable la presencia en las costas chilenas de 12 buques ingleses. No fue así, pues una sola nave inglesa era la que había atacado Valdivia, y sin enviar buque alguno en su persecución, se siguieron los preparativos y remisión de contingentes a Panamá.

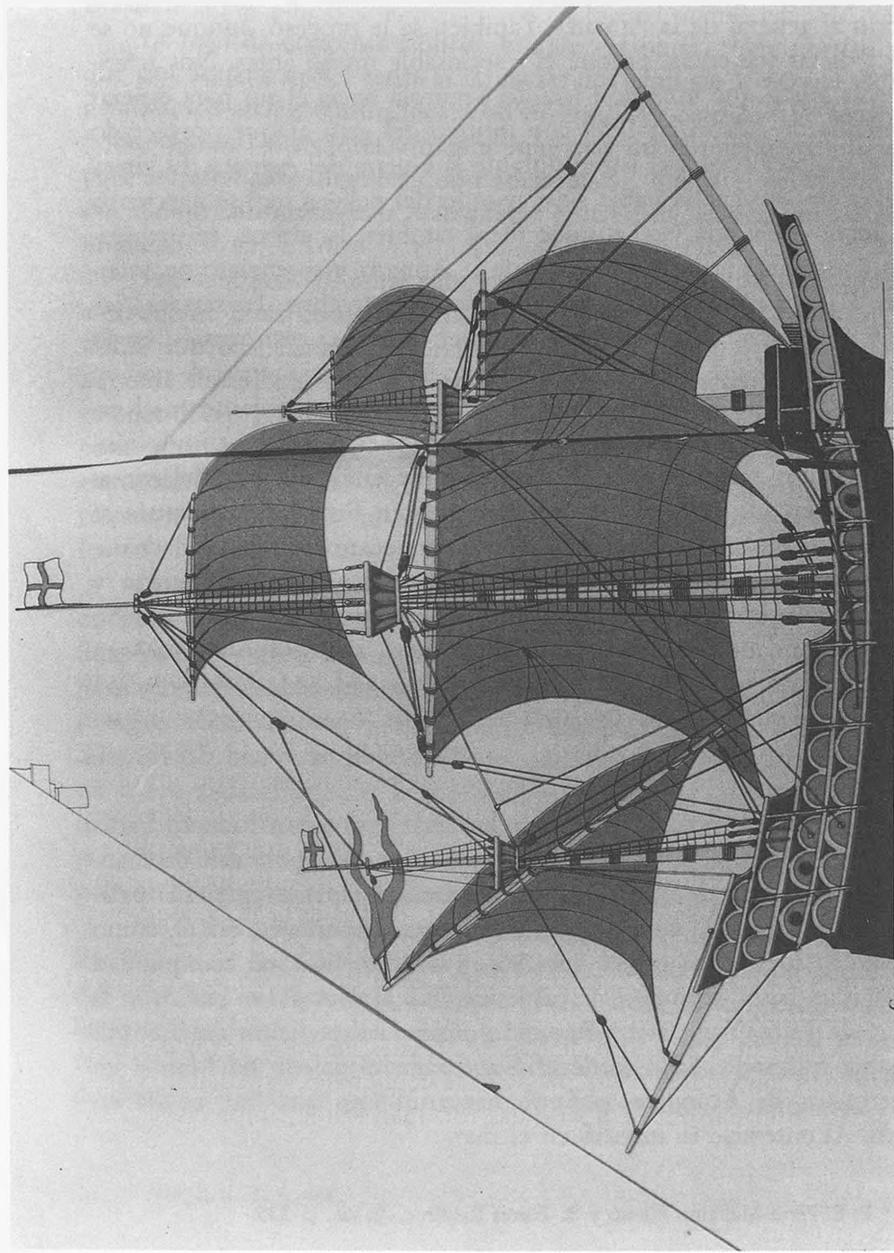
No habían regresado estos expedicionarios cuando llegó a El Callao la noticia de que los ingleses estaban poblando en las proximidades del estrecho, en Ayauto y Collanao. Tres barcos se dirigieron a aquel lugar comandados por los capitanes Antonio de Vea y Pascual de Iriarte. También fue un viaje baldío, pues no encontraron a nadie, además de desastroso, pues se perdió uno de los barcos con 17 marineros.

⁵ *Ibidem*, t. IV, p. 400.

La última expedición de reconocimiento, que hubiera podido ser muy fructífera, terminó también en fracaso rotundo y le costó la destitución al general de la Armada. También se le procesó, aunque no se llegó a dictar sentencia, porque el responsable murió antes. Nos referimos a la salida que hizo don Jacinto Segurola hacia el sur para esperar la arribada de Anson en 1740 con motivo del gran ataque proyectado por los ingleses contra el istmo durante la Guerra del Asiento. El virrey marqués de Villagarcía había sido avisado del peligro que se avecinaba y, al menos por una vez, aunque fuese también la última, se prepararon a conciencia todos los buques de la Armada y se enviaron a interceptar a los ingleses en las cercanías de los estrechos. La fragata *San Fermín* y el galeón *Concepción* fueron carenados para esta ocasión en El Callao después del regreso de Panamá. El comercio aprestó por su cuenta el patache *Socorro* y también fue reparado y rápidamente el galeón *Sacramento*. En total sumaban 154 cañones y mucha tripulación. La expedición zarpó en el mes de diciembre enviando por delante al patache para que reconociese las islas de Juan Fernández; después se reunirían todos en Concepción. Allí permanecieron hasta el 5 de junio, cuando regresaron a El Callao contraviniendo la instrucción y consejos del gobernador. Pues bien, con esas fuerzas y otras mucho menores se podía haber interceptado a Anson, que arribó el 9 a Juan Fernández con el *Centurión* maltrecho y con casi toda la tripulación enferma; después fueron llegando en iguales condiciones la fragata *Gloucester* y dos buques auxiliares, con menos de un tercio de sus tripulaciones.

El virrey sustituyó al general, achacándole que casi todo lo había hecho mal⁶. Pero al decir esto no pensaba que el responsable de mantener en el puesto de general a una persona no apta —según sus palabras—, y de mandarle cumplir una misión tan importante, era él, como también lo fue de los meses que Anson disfrutó de total tranquilidad en las islas hasta reponerse y comenzar los asaltos a los barcos y la quema de Paita. Y no atacó Panamá porque la expedición del Atlántico había fracasado. Sólo se decidió a esperar el galeón de Manila en las cercanías de Acapulco, pero ya hacía un mes que éste estaba en puerto. Al enterarse se internó en el mar.

⁶ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 335.



Golden Hind de Drake (reproducción basada en la única ilustración conocida de este barco, (Museo Naval, Madrid)).

Enfrentamiento con corsarios ingleses

La Mar del Sur se consideró completamente segura desde su descubrimiento por Alvarado hasta 1578, debido a su aislamiento y a que nadie se atrevió a seguir los pasos de Magallanes. Pero Drake, con su nave *Golden Hind*, abrió el estrecho de Magallanes a la penetración extranjera. No era fácil la travesía, pero el oro y la plata del mítico Perú ponía alas a los intrépidos marineros que ya llegaban cansados hasta sus proximidades por las largas singladuras. La ausencia de competencia, las posibles noticias de su indefensión y el éxito de la expedición de Drake animaron a otros aventureros ingleses.

Efectivamente, Drake no encontró el menor obstáculo en sus correrías. Surcó las costas occidentales de Hispanoamérica, de sur a norte, a favor del viento en única pasada, dejando atrás una estela abierta para quienes como él tuviesen la suerte de no perecer en el intento, aunque el propio Drake estuvo cerca, pues soportó una dura tormenta y en la salida a la Mar del Sur fue empujado hacia el sur dejando tras de sí dos de sus naves. Los marineros de otra se habían rebelado y regresaron a Inglaterra. De esta forma se encontró con una sola nave de las cuatro con que enfocó el estrecho: era la *Golden Hind*, de 240 toneladas y 14 cañones, con aproximadamente 90 hombres. En su recorrido capturó un barco en Valparaíso con dinero y provisiones, amén de penetrar en la ciudad para adueñarse de cuanto creyó oportuno. En Arica repitió la acción con otros tres buques cargados de lingotes de plata; se presentó en El Callao el 13 de septiembre de 1579 sin que nadie ni nada le estorbase, destruyendo cuantos buques quiso y apropiándose de otro. Este ataque cogió por sorpresa a las autoridades virreinales, quienes desde entonces iniciaron la práctica de enviar emissarios a lo largo de la costa. Tras él salieron dos galeras que no pudieron alcanzarlo, porque navegaba a toda vela en busca de la flota, que pocos días antes había zarpado con el tesoro. Sobre el cabo San Francisco capturó el *Concepción*. Siguiendo hacia el norte saqueó Guatalco y después de carenar su buque dio la vuelta al mundo⁷.

La llegada de Cavendish diez años después vuelve a coger desprevenidas a las autoridades virreinales y se repiten las expediciones infructuosas; informaciones equivocadas forzaban salidas imprecisas.

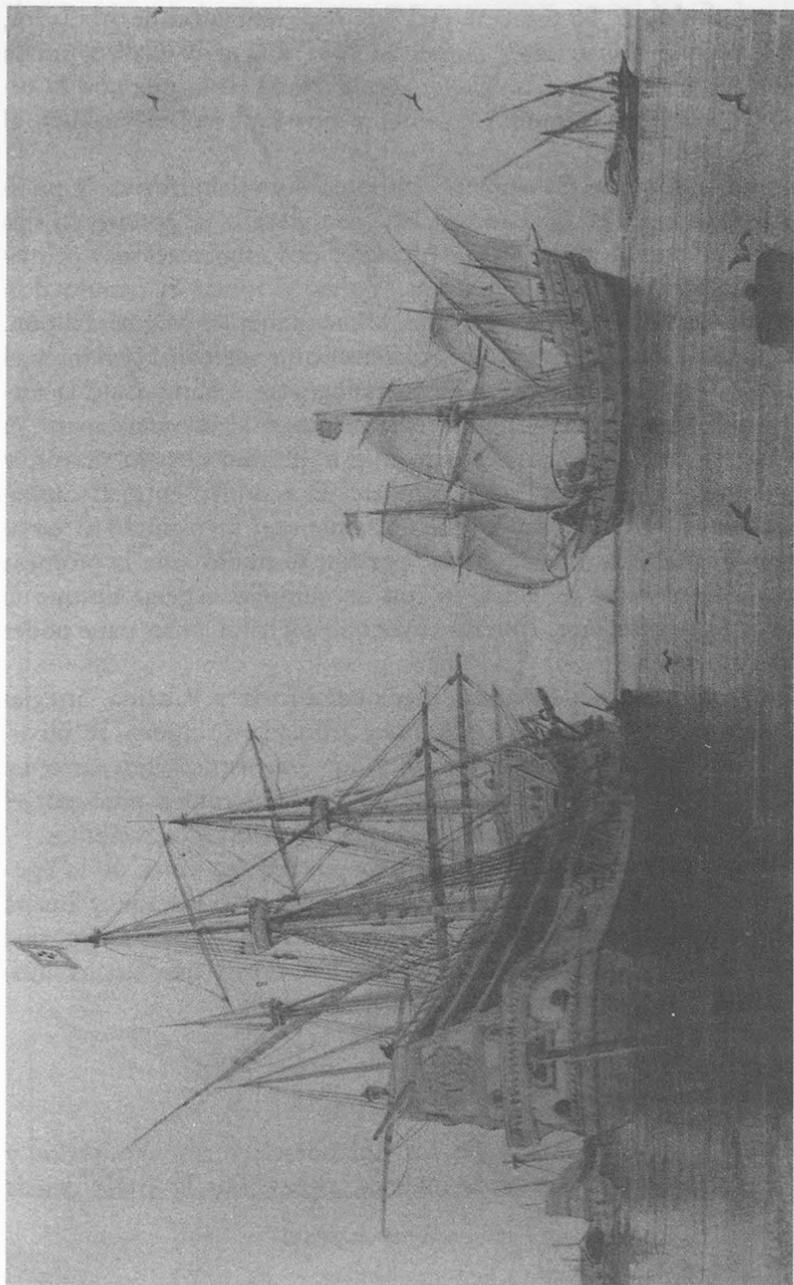
⁷ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. II, p. 349.

Como estamos viendo, las operaciones de persecución de los primeros corsarios no fueron muy afortunadas. A la Armada de la Mar del Sur, todavía en formación, no se le pueden achacar esos fracasos, a causa de los cuales los primeros que embocaron el estrecho salieron indemnes de su aventura y con pingües rapiñas. Cavendish en 1687 sufrió en la isla de Puná un serio revés dejando algunos muertos, pero no fue por obra de la Armada, sino por los habitantes de aquel país. Las cosas tampoco cambiaron mucho después de su lanzamiento, a no ser con el tercero de los ingleses que apareció por aquellos mares.

A principios de 1594 el virrey Cañete se sentía seguro con sus embarcaciones. De la capitana y almiranta decía que eran mejores que las del mar del Norte. Sin embargo, teniendo noticias de que en Río de Janeiro había cuatro buques ingleses dispuestos a pasar el estrecho, no envió la Armada a protegerlo. Sólo cuando llegaron noticias de que Valparaíso había sido saqueada y que el inglés había capturado cinco embarcaciones se pusieron en marcha en tan sólo ocho días las operaciones de busca y captura. Era la expedición de Richard Hawkins, que había logrado atravesar el estrecho con un solo buque de los tres con que había salido de Inglaterra, el *Dainty*, de 250 toneladas. Había dejado en Río de Janeiro uno por falta de gente, y el otro lo abandonó antes de llegar al estrecho. Por tanto eran sólo tres, y no cuatro, las naves y con bastante menos tripulación de lo que propagaban las noticias, que hablaban de hasta 500 hombres en uno de los galeones, aunque en realidad no disponía de más de 150 de los 200 con que salió de Inglaterra⁸.

A su encuentro partieron el *San Pedro* y *San Pablo*, el *San Andrés*, capitana y almiranta respectivamente, armados con 60 cañones en total, y el galeón *San Juan*, con 14, más tres pataches tripulados por 300 hombres al mando de don Beltrán de Castro, cuñado del virrey y con experiencia militar, pero no marinera; en la almiranta iba don Alonso de Vargas. Mientras tanto Hawkins había atacado Arica y tomado otro buque, por lo que El Callao también se puso en estado de defensa con tres buques que allí había. La Armada encontró al inglés en el paraje de Cañete, cerca de Chincha, quien barloventeo, y a favor del viento pudo escapar mientras los barcos de la Armada salieron mal parados de la tor-

⁸ *Ibidem*, t. III, p. 397.



Carracas del siglo XVII, según las noticias de Fournier en su *Tratado de Hidrografía*, de 1634 (Rafael Monleón, Museo Naval, Madrid).

menta que se desató. La capitana y el *San Juan* resultaron desarbolados, deshaciéndose la formación y siguiendo cada uno a El Callao por la ruta que pudo⁹. Sólo el *San Nicolás* siguió tras él hasta que con la oscuridad de la noche lo perdió de vista y tuvo que volver también al puerto.

Comprobado que Hawkins no disponía de mucha fuerza, y puesto que la capitana y el *San Juan* estaban destrozados, se aprestó en tres días lo mejor que se pudo el *San Nicolás* y dos embarcaciones pequeñas a propósito para reconocer calas. Volvió a tomar el mando don Beltrán de Castro, quien llevó como piloto mayor a Miguel Filipón. En la bahía de Atacames, en Quito, dieron otra vez con Hawkins y el *San Nicolás* y uno de los barcos menores lograron echarle abajo la mesana. El almirante Lorenzo de Heredia se lanzó al abordaje, pero su buque fue alcanzado por un disparo que le derribó el palo mayor, y 14 tripulantes quedaron fuera de combate. El cañoneo entre la capitana y el *Dainty* duró hasta la noche. Al amanecer se reanudó el combate y se llegó al abordaje. Hawkins, por fin, se rindió ante la promesa de Castro de respetar las vidas, lo que se cumplió a pesar de que él fue condenado a muerte. Mucho tuvo que luchar Castro para poder cumplir su palabra.

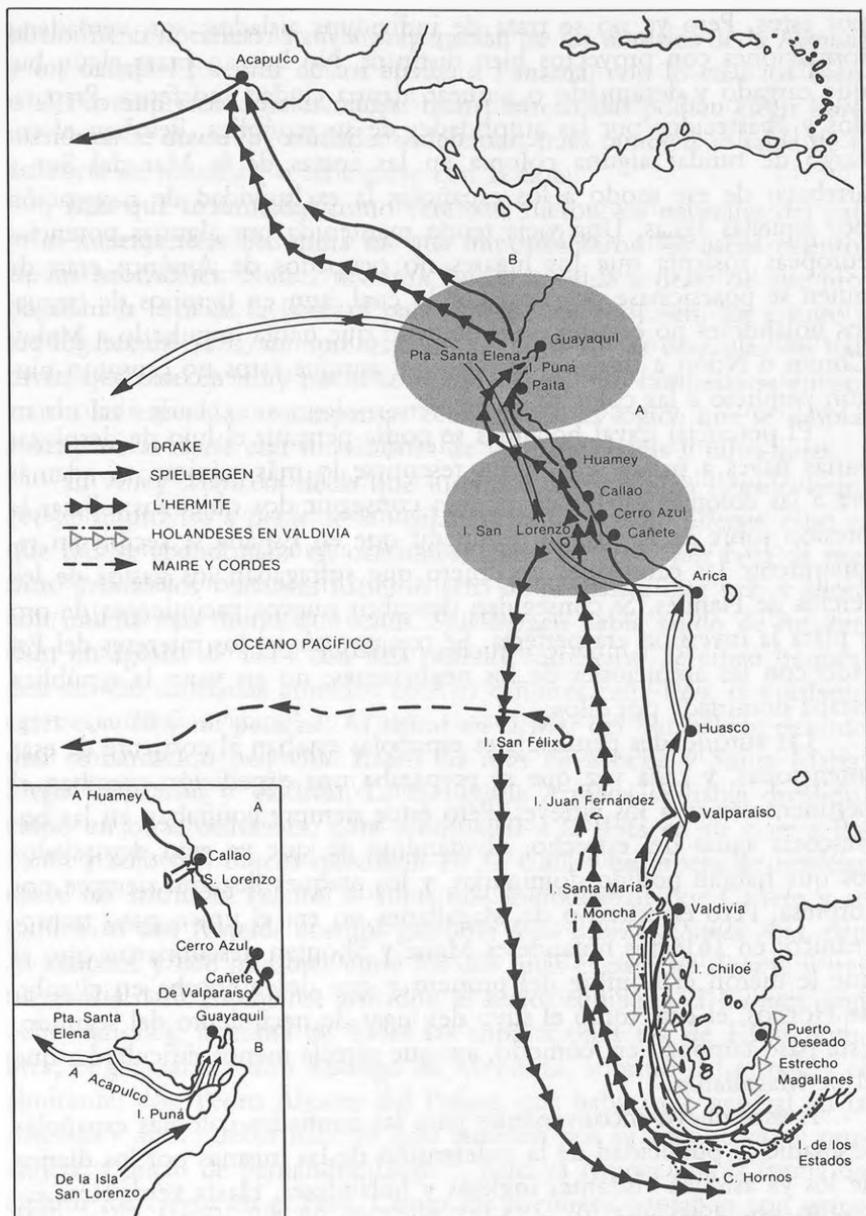
La *Dainty* resultó destrozada, pero conducida a Panamá, arreglados los desperfectos, carenada a fondo y arbolada de nuevo, se incorporó a la Armada con el nombre de *Ntra. Sra. de la Visitación* o *La Inglesa*, y prestó buenos servicios. El *San Nicolás* también pasó por el astillero de Guayaquil para ser reparado de los cañonazos recibidos.

Esta victoria, ampliamente celebrada por los escritores de la época, contribuyó a que se perseverase en la misma formación y buena disposición hacia la Armada durante el mandato del virrey Velasco, que consiguió tener a punto seis galeones, dos pataches y una lancha, artillados con 120 cañones y más de 1.000 hombres.

Los corsarios holandeses

El último año del siglo XVI los holandeses, mejor equipados y aprovisionados que los corsarios ingleses, siguen tras la estela dejada

⁹ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 252.



Rutas de los corsarios extranjeros.

por éstos. Pero ya no se trata de individuos aislados: son verdaderas formaciones con proyectos bien distintos. No buscan cazar algún buque cargado y desarmado o saquear alguna ciudad indefensa. Preparados y abastecidos por las autoridades de su república, llevaban el encargo de fundar alguna colonia en las costas de la Mar del Sur y arrebatar de ese modo a los españoles la exclusividad de navegación por aquellas aguas. Una vieja teoría mantenida por algunas potencias europeas sostenía que los lugares no ocupados de América eran de quien se posesionase de ellos, por lo cual, aun en tiempos de tregua, los holandeses no cejaron en el empeño que había impulsado a Mahu, Cordes o Noort a traspasar el estrecho, aunque éstos no causaron ningún perjuicio a las colonias españolas.

El potencial naval holandés se podía permitir el lujo de desplazar varias naves a países lejanos sin resentirse lo más mínimo; si además era a las colonias españolas, podían conseguir dos objetivos: aliviar la presión sobre su metrópoli e impedir que en España se recibiesen regularmente las cantidades de dinero que sufragaban los gastos de los tercios de Flandes. Si conseguían descubrir nuevos yacimientos de oro y plata la inversión era perfecta. Se conjugaron así los intereses del Estado con las ambiciones de los negociantes; no en vano la república estaba dominada por ellos.

Las autoridades peninsulares españolas estaban al corriente de esas intenciones, y cada vez que se preparaba una expedición cursaban el pertinente aviso a los virreyes. Pero éstos siempre confiaban en las borrascosas aguas del estrecho, olvidándose de que ya eran demasiados los que habían podido dominarlas, y los ataques llegaron siempre por sorpresa. Pero el estrecho de Magallanes no era el único paso transoceánico; en 1616 los holandeses Maire y Shouten descubrieron otro al que le dieron el nombre del primero y que desembocaba en el cabo de Hornos, el cual tomó el suyo del lugar de nacimiento del segundo. Este paso tampoco era cómodo, aunque ofrecía menos dificultades que el de Magallanes.

A este nuevo inconveniente para las confiadas colonias españolas se añadió la publicidad de la indefensión de las mismas por los diarios de los ya asiduos visitantes ingleses y holandeses. Hasta verdaderos espías fueron desplazados con el fin de recabar información al respecto, con ayuda de los cuales y con referencia de cronistas españoles se llegaron a escribir libros calificados por algunos como manuales de cor-

sarios. Se conocieron la mala preparación de los marinos de la Armada y los tiempos precisos de los envíos a Panamá, con lo cual los eventuales aventureros o las escuadras bien pertrechadas podían elegir libremente entre atacar las ciudades indefensas, pues también se sabía de la ausencia de murallas, o arriesgarse con la flota.

Más que la Armada, como veremos, fueron los naturales del país y las inclemencias del clima los que imposibilitaron los asentamientos de los holandeses. Nunca tuvieron buena acogida a pesar de que propagaban la idea de la libertad para quienes los apoyasen. En cuanto a los lugares elegidos, siempre estaban situados en las cercanías de Valdivia, que ofrecen muy pocas comodidades. Como tampoco se encontraron las esperadas recompensas económicas, es lógico que se desplazasen más al norte con intenciones de vulgares piratas y salteadores.

El virrey Mancera decía que los holandeses habían llegado siempre de improviso a pesar de la vigilancia de las costas chilenas, pero es que ésta se abandonaba en ocasiones, como en 1609, por falta de medios. Pronto los visitantes hicieron acto de presencia otra vez, y ahora con mucha más fuerza que antes. Spielbergen había salido de Amsterdam en agosto de 1614 con una potente formación de cinco buques: dos de 450 toneladas armados con 40 cañones cada uno, dos galeoncetes con 20 y un patache. Al entrar en la Mar del Sur habían perdido una embarcación pequeña. Atacó las islas de Mocha y Santa María; luego Valparaíso y Valdivia. La menguada Armada se había dividido, como en otras ocasiones, para acompañar a la flota en su viaje a Panamá y sólo dos barcos quedaron en El Callao en espera de noticias sobre los intrusos. Pronto se supo que merodeaban por Cañete y se improvisó una Armada con los galeones *Jesús María* y *Santa Ana*, con 34 cañones y 600 hombres entre los dos, más el patache *Rosario* y tres mercantes deficientemente armados, el mejor equipado el *Carmen*, con ocho cañones; la suma de todas las tripulaciones era de 1.500 hombres; el general era don Rodrigo de Mendoza, sobrino del virrey, y el almirante, don Pedro Álvarez del Pulgar, que había sido general en la Armada y ahora debía haberlo sido también por su experiencia y prudencia, a juicio de Fernández Duro¹⁰, pero ya conocemos la forma de repartir los cargos en el Perú. Como los enemigos contaban con cinco

¹⁰ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. III, p. 397.

barcos, se consideró que era fuerza suficiente para enfrentarse a ellos, sin reparar que la formación contraria, además de detentar mucha más fuerza, tenía tripulaciones más avezadas que habían dispuesto de tiempo suficiente para reparar sus fuerzas después de la travesía del estrecho, mientras que los hombres de la Armada se habían reclutado con precipitación.

El avistamiento se produjo el 17 de julio de 1615. Los barcos de la Armada navegaban en dos grupos por la lentitud de los mercantes. Esa circunstancia y las equivocadas informaciones recibidas acerca del mal estado de los holandeses, unido al arrojo del joven general, provocó que éste no esperase a los mercantes y atacase imprudentemente con los dos de guerra y el patache. El almirante manifestó su opinión de esperar hasta tener reunidos todos los buques. Al anochecer se inició el combate, perdiéndose pronto el patache y recibiendo los otros varios balazos, que por la oscuridad de la noche se habían disparado mutuamente; lo mismo sucedió a los holandeses con una lancha propia que echaron a pique. Suspendida la batalla por el cansancio se reanudó al amanecer sin esperar tampoco la llegada de los mercantes, que en ningún momento se aproximaron al lugar de los hechos. Aunque la almiranta estaba ya fuera de combate, Mendoza se lanzó con su buque contra el de Spielbergen, y cuando estaba de costado eran tantos los muertos y heridos que dio orden de suspender el abordaje y pudo retirarse a favor del viento. Quedó sola la capitana rodeada de enemigos, pero Pedro del Pulgar no aceptó la rendición y prefirió morir en el combate, que continuó hasta la tarde, hundiéndose con toda su gente. El resultado fue más de 500 muertos y dos barcos perdidos. La capitana, con 60 muertos y 80 heridos, se dirigió a Panamá para unirse al resto de la Armada que había convoyado el oro y la plata. Los enemigos perdieron más de 100 hombres¹¹.

Spielbergen se informó del estado de indefensión de El Callao y allí se presentó el 21 de julio, fondeando a la entrada del puerto. El virrey había colocado allí alguna gente y varios cañones, con los cuales acertaron al palo mayor de la nave del holandés y dieron en los bajos del patache, con lo cual éste mandó romper amarras y se dirigió hacia el norte. Quemó Paita y atacó Guarney, no consiguiendo botín en nin-

¹¹ *Ibidem*, pp. 400-401.

guna de las poblaciones. Convencido de que toda la costa estaba defendida, se dirigió a Acapulco para parlamentar y cambiar prisioneros por alimento, donde fue aceptada su propuesta, pues se le tenía mucho miedo. Después se aventuró mar adentro. En el recorrido se cruzó sin ser visto con el otro grupo de la Armada que regresaba de Panamá con el nuevo virrey, el príncipe de Esquilache, que por precaución siguió por tierra desde Perico, siendo reforzadas las tripulaciones de las tres embarcaciones.

No podemos aventurar un resultado distinto si el ataque se hubiese efectuado en la primera etapa con toda la Armada, pero ya hemos indicado que las noticias solían llegar con antelación suficiente como para interceptar a los piratas en las proximidades del estrecho, cuando barcos y hombres llegaban maltrechos. Siempre se confió que las aguas del Magallanes hiciesen innecesaria la presencia de la Armada. Todos los enemigos que penetraron en la Mar del Sur dispusieron de tiempo suficiente para reparar las embarcaciones y aprovisionarse de víveres. Spielbergen, concretamente, gozó de cinco meses, capturó bajeles con alimentos, atacó localidades que le suministraron lo necesario y hasta se permitió el lujo de quemar barcos cargados de alimentos.

Tres meses permaneció L'Hermite en las islas de Juan Fernández sin ser descubierto, desde primeros de febrero al 7 de mayo de 1624, cuando apareció a 12 leguas al norte de El Callao. Organizadas las defensas, se impidió el desembarco en Bocanegra. Algunos barcos salieron a reconocer la bahía siendo uno capturado, de cuyos ocupantes no pudo conseguir información fidedigna sobre la flota, por lo que decidió bloquear el puerto y se dedicó a quemar los mercantes que había en el mismo, que eran cerca de 50; logró aniquilar a varios y causó destrozos de importancia en otros muchos. La capitana, *Ntra. Sra. de Loreto*, fue resguardada por tres buques y todos se acercaron a tierra lo más posible. El cerco duró hasta el 15 de agosto, aunque L'Hermite murió el 2 de junio, sucediéndole en el mando Hugues Schapenham.

En el transcurso de los meses de asedio sucedieron muchas cosas. Dio tiempo a construir quince barcas grandes y armarlas con dos o tres cañones cada una, muchos fabricados nuevos. Se puso al mando de ellas al general Juan de Cea, quien las dirigió desde la capitana, impiéndiendo la penetración del enemigo. Se pensó armar mercantes y atacar, pero faltaban cañones y gente dispuesta. Los holandeses intentaron el canje de prisioneros; ante la negativa del virrey seguían quemando o

hundiendo mercantes capturados con toda la gente dentro, muchos de los cuales se habían aproximado a El Callao ajenos totalmente a lo que estaba pasando. En esta ocasión no se había pasado información a las poblaciones lejanas. También con los barcos capturados formaban escuadrillas para hostigar otros lugares, mientras que con los suyos mantenían el bloqueo. El 20 de mayo atacaron la zona de Guayaquil, en Santa Clara, capturaron cuatro barcos y quemaron casas y bajeles en construcción. En la acción perdieron 100 hombres. El 12 de junio desembarcaron en Chincha 350 hombres, pero no lograron nada; ni siquiera vieron la gran cantidad de barcos que había refugiados allí.

Levantado el bloqueo, fueron seguidos por embarcaciones pequeñas con el fin de vigilar sus pasos. Se comprobó que se habían dispersado sus buques, entrando algunos en Puná, donde desembarcaron más de 500 hombres, que tuvieron que abandonar ante la resistencia de sus habitantes, pues les causaron más de 70 bajas, dejando abandonadas lanchas y armas¹².

Ya no se supo más de ellos en el virreinato. La expedición no había cumplido ningún objetivo importante, pero el daño causado al comercio peruano fue muy grande por los barcos capturados o destruidos y la inactividad de tres meses que hubieron de soportar. Una cosa estaba clara: las defensas tanto marítimas como terrestres eran deficientes y si los expedicionarios no lograron una victoria sonada fue por su falta de arrojo, pues la Armada existente con todos sus galeones juntos no hubiese sido capaz de enfrentarse a una escuadra similar. La promesa de una gran Armada de 18 galeones, luego 10 y por fin ninguno, sólo sirvió para desviar cuantiosos fondos hacia Flandes, que habían sido destinados antes a las Armadas del Perú y de México.

Hasta 1679 gozó el virreinato de un largo período de paz, salvo falsos rumores de presencia enemiga. Esta vez tampoco la amenaza fue tan grande, aunque El Callao estaba totalmente desguarnecido de buques de guerra, pues sólo se disponía de dos y no habían regresado de Panamá. El 13 de febrero se presentó un buque inglés acompañado de dos lanchas en la misma bahía del puerto, después de haber saqueado varios barcos por las costas de Chile. El mismo día el virrey consiguió el apresto de dos bajeles que salieron en su persecución sin llegar al

¹² P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 266.



Galeones holandés y castellano del siglo xvii (Rafael Monleón, Museo Naval, Madrid).

enfrentamiento por carecer del armamento necesario, pero logrando que el enemigo soltase un barco que había apresado a vista de todos en la misma bahía.

Etapa de los filibusteros

Una vez que los holandeses desistieron de su empeño colonizador por las costas occidentales de Sudamérica, ésta gozó de un largo período de paz. La Armada cayó en la rutina de los viajes a Panamá; los virreyes se fueron despreocupando de tenerla a punto y los mercantes navegaban plenamente confiados por la ausencia de amenazas a la vista. Pero en los años 80 del siglo XVII la situación cambió repentinamente. Los intrusos de esta época no llegaron en principio por el Magallanes o el cabo de Hornos, y por consiguiente tampoco disponían inicialmente de barcos para sus correrías. Simples canoas facilitadas por los indios del istmo o arrebatadas a la fuerza fueron las naves que tuvieron a su disposición. Pero con ellas pusieron en jaque al comercio y a la casi inexistente Armada, hasta que fueron apoyados por otros que sí se aventuraron a pasar el estrecho o el cabo, aunque por fortuna para las colonias españolas, con pocos efectivos y con artillería más bien ligera.

A todos se les aplicó el nombre de filibusteros, los cuales tuvieron su origen en los bucaneros del Atlántico, cuyas actividades en dicho mar se remontan a la década de los 30, con base en la isla Tortuga al noroeste de la Española. La etimología de la palabra es discutida, pero parece que procede de la raíz *fly* o *free*; en todo caso se designa con ella a piratas o salteadores sin escrúpulos organizados en sociedades; la primera debió ser la de los Hermanos de la Costa. En su seno admitieron también a desertores, esclavos huidos y desterrados. La nacionalidad no importaba, aunque los que pasaron a la Mar del Sur eran en su inmensa mayoría ingleses y franceses y estaban agrupados por afinidad nacional o al menos de lengua.

En el Atlántico camparon por sus respectos, protegidos por el gobernador de Jamaica, convertida en base de operaciones después de las ofensivas que los españoles lanzaron contra Tortuga. Uno de sus jefes, Morgan, que luego se convirtió en perseguidor de filibusteros, les abrió una nueva ruta con la destrucción de Panamá en 1671. Por eso, al ver-

se perseguidos no sólo por Morgan sino por otros jefecillos que se pusieron también al lado de los gobernadores de las islas, vieron la posibilidad de atravesar el istmo al igual que Morgan, y comenzaron a actuar en la Mar del Sur. El traspase se efectuó por la zona del Darién, poco defendida por los españoles debido a su insalubridad.

La primera intentona se produjo en la década de los 70 a raíz de las persecuciones a que estaban siendo sujetos, pero el paso no se efectuó hasta 1680 en número aproximado de 300. Con sucesivas oleadas llegaron a concentrarse en el golfo de San Miguel en número superior a mil.

La penetración por el sur se debió precisamente a lo contrario, a la salida de Sharp al Atlántico en 1681 navegando de oeste a este con uno de los buques apresados. Entre los tres barcos que arribaron por el sur y otros robados, llegaron a disponer de una docena. Con ellos atacaban a los mercantes o se presentaban de improviso en cualquier lugar de la costa. Ni los barcos del comercio artillados ni la propia Armada fueron capaces de vencerlos. Una solución, nada digna de toda una potencia, fue cerrar los puertos y alejar las provisiones de la costa con el fin de que no pudiesen realizar capturas y se marchasen agobiados por las inclemencias, por no decir aburridos. Pero si esto pudo ser válido con otros piratas, a éstos no había nada que los detuviese; con sus pequeños barcos y canoas remontaban los ríos y se aprovisionaban tierra adentro.

Tampoco se podía mantener por mucho tiempo esta solución de emergencia, pues los males producidos por el bloqueo administrativo de los puertos eran mayores que los que se trataban de evitar con no circular productos elementales para el sustento de las poblaciones, mantenimiento de tropas (piénsese en el reparto de sitiados) y desarrollo de las industrias y minas. En frase de Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, la Mar del Sur, que era un mar cerrado para los extranjeros, se había cerrado para los españoles¹³. Por eso la década de los 80 del siglo XVII fue catastrófica para las zonas costeras de la Mar del Sur. Los barcos capturados o saqueados se aproximaron al 50 %, arruinando no sólo el comercio de cabotaje sino que hasta los grandes comerciantes se negaron a confiar sus mercancías a la propia Armada. Y todo por-

¹³ *Ibidem*, p. 295.

que ésta, desde mediados de siglo, casi había desaparecido al compás del alejamiento de las formaciones corsarias de cierta importancia. Desde 1659 no se había construido ningún buque y los que se conservaban, el *San José (II)* y *Ntra. Sra. de Guadalupe*, con más de 800 toneladas, eran demasiado pesados y viejos para perseguir a las pequeñas embarcaciones.

Comenzaron los ataques por la ciudad más próxima, Panamá, a la que bloquearon durante más de un mes con unas pocas canoas conducidas por indios desafectos a los españoles. Un intento de perseguirlos con tres barcas terminó en fracaso al explotar una y huir las otras dos. Comenzaron los apresamientos con cinco embarcaciones peruanas que se encontraban en el puerto de Perico: eran tres fragatas, una con el situado de Panamá valorado en más de 52.000 pesos, y dos más pequeñas. Sólo la desmesurada confianza explica que se transportase esa cantidad sin protección de ningún tipo.

Con las naves apresadas no se lanzaron al ataque definitivo de la ciudad porque estaban sin artillar: precisamente por eso las capturaron tan fácilmente; antes al contrario, levantaron el cerco y pusieron rumbo a Guayaquil con el fin de hacerse con cañones para armarlos, pues tenían la seguridad de que estaría desasistido.

Conocedor el virrey de la nueva situación, no pudo enviar los galeones de la Armada porque estaban carenándose. Acudió una vez más a los buques mercantes, eligiendo tres que creyó más a propósito y algunas embarcaciones pequeñas que pudiesen inspeccionar los lugares más recónditos. Los armó con 35 cañones en total y embarcó las cinco compañías de El Callao. Salieron el 6 de julio de 1680 al mando de Santiago Pontejos como general y don Pedro Díaz de Zorrilla como almirante. El virrey Liñán y Cisneros les dio unas instrucciones muy precisas: navegarían por las rutas acostumbradas hacia Panamá despidiendo una embarcación pequeña a los puertos por los que se pasase por si en alguno de ellos se encontraban los piratas, o de lo contrario dejarían municiones y refuerzo. Los puertos a visitar serían por lo menos Paita, Guayaquil, Manta y golfo Vallano. También tocarián en algunas islas del recorrido. Después de inspeccionar varias veces las costas del Darién no dieron con ellos, ya que estaban en la isla Gorgona.

Desde El Callao se hicieron otras salidas a Pisco, Nazca y otros lugares sin resultado alguno, aunque había noticias de que estaban en

Ylo. Mientras tanto circulaban libremente por las costas de Chile apresando embarcaciones hasta un total de 24, con la fragata *Trinidad* que habían capturado en Pisco. Saquearon las ciudades de Coquimbo y La Serena. Intentaron lo mismo sobre Arica, que fue defendida por las tropas recibiendo y causando bajas. Dos barcos armados por el gobernador de Chile los descubrieron cerca de las islas de Juan Fernández, pero no pudieron o no quisieron abordarlos y los perdieron de vista.

Continuó la búsqueda, que no la persecución, pues, salvo la vez referida, nunca más volvieron a verlos. El *San Juan de Dios* salió de El Callao el 13 de febrero de 1681 con el situado de Valdivia para dirigirse después a Arica. El *Ntra. Sra. de la Concepción*, de vuelta de Panamá, debió de vigilar la costa entre El Callao y Arica para proteger la primera etapa de la ruta de la plata. Equivocadamente pensaron los gobernantes que saldrían por el Darién y hacia allí despacharon al *San Juan Evangelista*, al *Santa Rosa* y dos lanchas para visitar todas las ensenadas. Los piratas salieron por el lado contrario al mando de Bartolomé Sharp. Subieron hasta los 59 grados 5 minutos sur, y se permitieron el lujo de descubrir un nuevo paso. Las autoridades españolas se preocuparon más de que no se divulgase la situación de indefensión de las aguas del Mar del Sur que de protegerlas.

Todos los barcos que hemos nombrado eran mercantes deficientemente armados y muy lentos, aparte de que las expediciones de búsqueda estuvieron mal dirigidas, con gastos cuantiosos superiores a los 500.000 pesos.

Ausentes los piratas, aparecieron los galeones de la Armada, cómo no, para trasladar el oro y la plata a Panamá. La calma duró poco tiempo. En 1684 ya estaban alarmadas las autoridades chilenas, pues tenían conocimiento de que varias embarcaciones enemigas surcaban aquellas aguas. Debían ser cuatro, la mayor de ellas el *Tigre*, una urca danesa que había sido apresada con 32 cañones y 90 hombres. Se trataba de la expedición de Charles Swan, John Cook y John Eaton. Swan había sido enviado por un grupo de mercaderes londinenses y por el duque de York. Le acompañaban algunos de la expedición de Sharp. Tras Swan salió Eaton y en el camino se les unió Cook. Pasaron el cabo de Hornos en el mes de febrero de 1684, y aunque se dirigieron a las islas de Juan Fernández, igual que L'Hermite, fueron descubiertos antes.

El virrey, duque de la Palata, aceleró las carenas de los galeones, pero no se terminaron hasta septiembre y los dejó preparados para re-

mitir el oro y la plata del año siguiente. Mientras tanto los piratas, simulando comerciar, se dedicaron a capturar embarcaciones y a atacar ciudades costeras; Guayaquil siempre fue, antes y ahora, una de las preferidas de la piratería, dada su condición de astillero. Allí podían conseguir buenas maderas para reparar sus buques, capturar alguno que estuviese terminado y destruir lo más posible para evitar que se pudiesen carenar los de la Armada e imposibilitar de ese modo que saliesen en su persecución.

Recorrieron todo el litoral hasta Costa Rica. Los barcos capturados pasaron de 30, y no les importaba que estuviesen en los puertos, ya que éstos se encontraban indefensos. Después se refugiaron en las islas de la Plata, Galápagos, etc., y se desplazaron al golfo de San Miguel a esperar la flota. En las diversas pasadas por las costas del istmo se les iban uniendo otros bucaneros ingleses y franceses; éstos más numerosos, habían dejado el Caribe. Entre unos y otros la cifra se aproximó al millar. Los últimos no disponían de embarcaciones propias y se embarcaban con los primeros o utilizaban las capturadas, entre ellas la fragata *Santa Rosa de Vitervo* y *Ntra. Sra. de Aránzazu*.

La Armada zarpó de El Callao el 17 de mayo de 1685, compuesta por los galeones *San José (II)* como capitana, *Ntra. Sra. de Guadalupe*, almirante, el patache *San Lorenzo* y el mercante artillado *Pópulo*, con un total de unos 600 hombres al mando del general don Tomás de Palavicino, cuñado del virrey y desconocedor absoluto de las cosas de la mar. La llegada el 3 de julio se realizó sin ningún percance a pesar de que los piratas esperaban en las islas del Rey. Debieron arribar todos los buques agrupados y aquellos no se atrevieron a atacar. La descarga del oro y la plata se hizo con rapidez, pues llevaban orden de buscar a los piratas.

El avistamiento se produjo cuatro días más tarde, el 7 de julio a las 11 de la mañana, y la acción se inició poco después. La Armada superaba ampliamente al enemigo en cañones y hombres. La dificultad estribaba en la rapidez de maniobra, pues estaba del otro lado. La lucha se prolongó durante el 7 y el 8. Los disparos de la Armada alcanzaron a varios buques contrarios, pero no causaron bajas. Al amanecer del 9 la Armada estaba a sotavento, con lo cual cortaba la salida a los corsarios, pero Palavicino, incomprensiblemente, se dirigió a Panamá. Uno de los piratas comentaba luego que estaban contentos con esca-

par en lugar de apoderarse de los tesoros¹⁴. Se refugiaron en la isla de Coíba a finales de julio y decidieron permanecer en aquellas aguas sin que nadie les molestase, pues los galeones regresaron a El Callao, menos uno, el *San José (II)*, que se hundió en Paita por explosión de la pólvora, pereciendo todos sus ocupantes, más de 400 hombres, los mejores que tenía el Perú para los menesteres de la guerra en el mar, y se perdieron los cañones de la capitana, muy necesarios en aquellos momentos. El general no estaba a bordo porque abandonó su nave para reanudar el viaje por tierra con algunos de sus amigos.

El general Palavicino fundamentó la no persecución en los bajos fondos, en la falta de viento, y en que los piratas habían huido ayudados por los remos de algunas embarcaciones. Él solo se acusaba: si los otros no disponían de remos, ¿cómo huyeron? Parece ser que Palavicino tuvo miedo de algunos barcos de fuego que se le venían encima.

Arreglados los desperfectos en Coíba, estos piratas continuaron sus correrías. Durante el resto del año 85 y todo el 86 fueron dueños y señores de la Mar del Sur. Tomaron todos los barcos que les salían al paso y saquearon numerosas ciudades. Menos El Callao, casi todas fueron visitadas por ellos: Realejo, León, Guaco, Guaura, Pisco, Guarney, Coquimbo, Paita, Arica, Cañete, Guayaquil otra vez, etc.

En cuanto al tráfico, casi acabaron con él. Nadie se atrevía a salir al mar, y los pocos que lo hacían caían en sus manos, incluso uno de los buques que condujo la plata en 1686, por haberse apartado de los otros. Escuadrillas enteras fueron destruidas, como una enviada contra ellos por la audiencia de Panamá con el fin de hostilizarlos en su refugio en la isla de Coíba. Los tres buques perecieron con la totalidad de sus tripulaciones. La *Santa Catalina*, que había conducido el situado a Panamá en 1687 junto con otros dos mercantes armados, fue atacada y su comandante murió en el combate.

Ante semejante panorama, algunas ciudades decidieron defenderse por sí mismas levantando murallas. Pero las defensas estáticas no po-

¹⁴ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. V, p. 301. Este mismo autor, en sus *Disquisiciones Náuticas*, dice que el navío de fuego fue inventado por los franceses en 1636; después fue muy utilizado por los holandeses. No era muy eficaz porque, si se descontrolaba, podía ir contra quien lo había lanzado. En contra de él se podían utilizar chalupas cubiertas que lo remolcaban con cadenas y lo desviaban.

dían proteger el comercio, sin el cual la economía quedaba colapsada. Surgió entonces la idea de armar barcos por cuenta de los comerciantes constituyendo la Compañía de la Guía, fuerza corsaria que con sólo dos barcos y en poco tiempo consiguió que filibusteros y bucaneros abandonasen aquellas aguas. El virrey dio por liquidada la piratería y, bajo pretexto de contrabando, le retiró el permiso de corso a la Compañía de la Guía, obligándola a extinguirse en 1693.

El contrabando francés consentido

Ya hemos visto que Luis XIV tenía especial interés en hacer acto de presencia en la Mar del Sur, y para ello organizó una expedición en 1695, que luego se amilanó ante las dificultades de los pasos y regresó. Pero sus pilotos adquirieron unos conocimientos que, contrastados con los que habían aportado los filibusteros compatriotas, fueron suficientes para darles tal confianza, que en 1698 se llegó a crear en Francia la Real Compañía de la Mar del Sur, que no cosechó ningún éxito hasta la entronización de Felipe V. Las dificultades de la guerra y la decadencia de las Armadas españolas obligaron al nuevo Rey a aceptar la protección de la Armada francesa y con ella una serie de concesiones comerciales en ambos lados de América. Si durante 200 años el Nuevo Mundo había estado cerrado al comercio extranjero, con el inicio del siglo XVIII se abrió ampliamente al comercio francés.

Unas disposiciones que aparentaban simple benevolencia, inspiradas o exigidas por Luis XIV, y en apariencia inocuas, luego resultaron muy gravosas para el comercio americano, llegando a hipotecarlo en favor de los franceses de tal forma que absorbieron todo el tráfico mercantil. Primero fue la mera permisión de entrada en los puertos para aprovisionarse y vender algunas baratijas en 1701, simulando el tránsito hacia Oriente. En los años sucesivos de 1702 y 1703, se les concedía transportar cierta cantidad de mercancía a los buques. Por lo pronto con estos decretos ya se les había abierto los puertos. El resto dependía de su capacidad y habilidad para disimular. Y lo que es más grave: podían hacerlo con capa de legalidad. Hasta el comercio peruano recibió complaciente las primeras visitas ante la imposibilidad de recibir géneros europeos a causa de la guerra.

Una contraorden de 1705 animaba a los virreyes a confiscar las mercancías fraudulentas, pero ni había fuerza naval capaz de poner en práctica tal orden ni voluntad para ejecutarla. En el caso del Perú menos aún, pues el virrey Castelldosrius era consciente de que debía el nombramiento a la influencia francesa. Como tantas otras veces, la orden se aceptó pero no se cumplió. De nada valieron las quejas que en 1707 presentaron los consulados de Sevilla y Lima, desengañado éste último del aparente primer beneficio reportado por la presencia de los buques franceses, porque si al principio eran tres o cuatro los que visitaban el puerto de El Callao, en 1707 pasaron de 20. Llegaban agrupados en compañías o individualmente con el pretexto de internarse en el mar hacia Oriente, pero dejaban todo el género en el virreinato.

La propia Armada, con su impotencia, fue utilizada por los virreyes como pretexto de la permisión. Afirman que los galeones *Concepción* y *Sacramento* necesitaban constantes y muy costosas carenas. Su poca velocidad no los hacía aconsejables para perseguir a corsarios o contrabandistas. Por eso, cuando en 1704 los barcos ingleses *San Jorge*, de 26 cañones de bajo calibre, mandado por Dampier, y *Simport*, de 16 cañones, de Extraclim, más dos embarcaciones capturadas, surcaban aquellas aguas, el virrey echó mano del patache *Santa Cruz* y del buque mercante *San Francisco de Asís*, de 20 cañones cada uno. No pareciéndole suficiente fuerza aceptó la colaboración de tres buques franceses, de 30 cañones cada uno, a cambio de la patente de corso que les facilitaba la entrada a todos los puertos, aunque en pago de sus contribuciones a la defensa se les había autorizado a comerciar solamente en El Callao. Era eso lo que buscaban, pues nunca se encontraron con los ingleses. Sin embargo, los españoles sí dieron con ellos y los cañonearon, aunque no lograron apresarlos.

Otra colaboración francesa fue estipulada después del ataque a Guayaquil por Woodes Rogers en mayo de 1709 con el mismo intercambio, y es de suponer que persiguiendo idéntico fin, pues tampoco dio resultado.

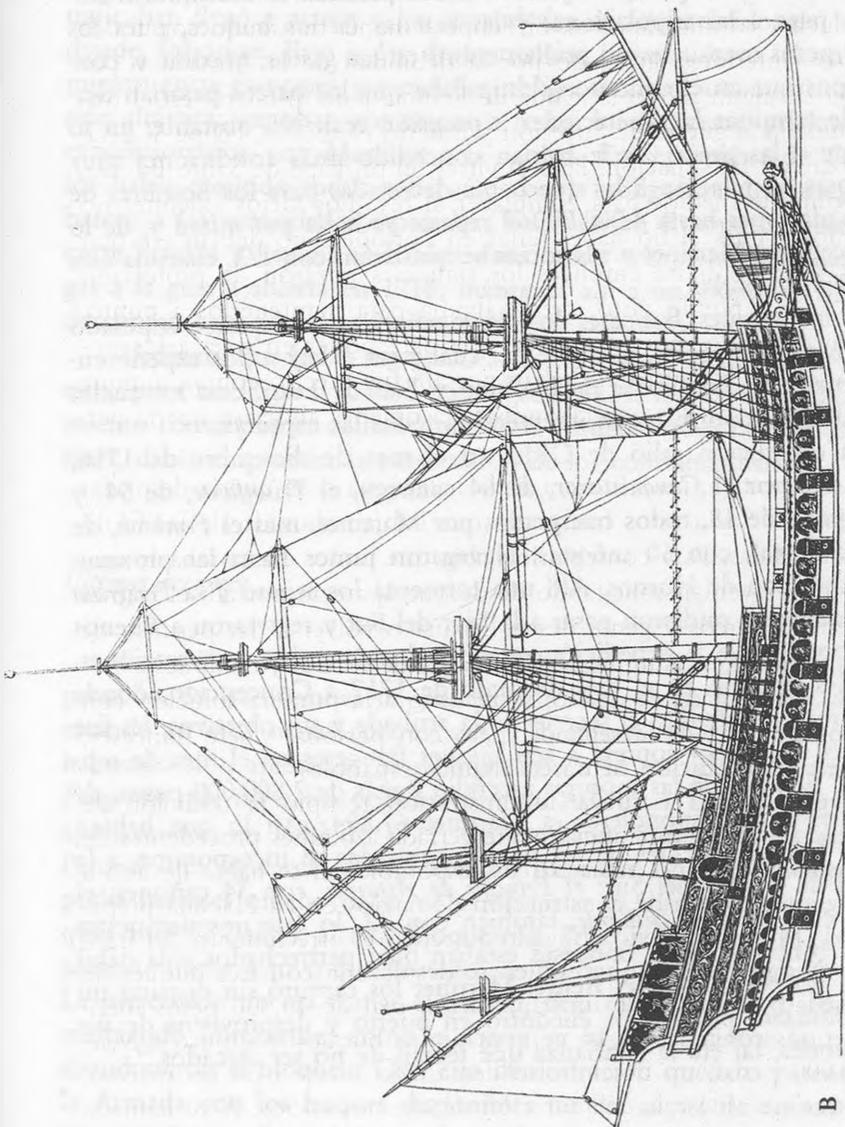
La debilidad de la Armada facilitó aún otro contrato del virrey con una docena de buques franceses para que «defendiesen» El Callao en 1712. Las facilidades ofrecidas a los súbditos del rey de Francia no pudieron ser mayores.

Expedición de Martinet

El comercio del Perú no podía soportar por más tiempo este contrabando protegido, y en su ayuda llegaron precisamente buques franceses a luchar contra franceses. Si Felipe V había transigido con todos los abusos anteriores, acuciado por la debilidad de la Armada y por agradecer de algún modo la ayuda de Francia para instalarse en el trono, terminada la guerra de Sucesión y muerto el abuelo, Felipe V decidió acabar con tal situación. Pero el virrey, el príncipe de Santo Buono, no disponía de medios para complacer al rey. Los viejos galeones no se reparaban, pues al no haber ferias en Portobelo no debían efectuar escoltas, y como hasta entonces los franceses gozaron de protección real, no había, por lo visto, razón alguna para mantenerlos a punto. Ya estamos viendo, por otra parte, que para poner en fuga a los pocos ingleses que todavía transitaban por allí fue preciso contar, aunque sin efectividad, con los contrabandistas, a quienes ahora se quería perseguir.

La perspectiva, pues, no era nada halagüeña si se quería desplazar de la Mar del Sur a estos huéspedes que habían abusado de las facilidades concedidas. Para conseguirlo había que poner en marcha lo que tantos virreyes venían solicitando desde que apareció por allí el primer pirata: enviar barcos y gente desde España o volver a dar permiso de corso a particulares. Aunque la Compañía de la Guía, compuesta por españoles, había dado resultado, se recurrió a la primera solución con fuerte componente de la segunda, pero con personal y jefe franceses, aunque en la expedición figurasen algunos españoles.

De esta forma la nueva administración rompió la tradición de mantener la Mar del Sur oficialmente cerrada a buques procedentes de la Península. Como no había barcos disponibles ni se había llevado a cabo el gran proyecto de construcción de navíos en La Habana preparado en 1714, el rey se vio obligado a aceptar el ofrecimiento del francés Juan Nicolás de Martinet, quien se desplazaría con tres buques de su propiedad a cambio de una aportación real de 10.000 pesos mensuales y otras concesiones. La compra de los buques le supuso a Martinet 70.000 pesos, un desembolso demasiado fuerte para un marino. De ahí que necesitase la colaboración de algunos socios. A su llamada acudieron hombres de negocios franceses, por lo que es de suponer



Galeón francés de la época (Museo Naval, Madrid).

que además de la obligación de expulsar de la Mar del Sur a todos los extranjeros se pretendían otras cosas. Nos referimos, lógicamente, a negocios ilícitos aprovechando las visitas habituales a los puertos, porque el reparto de las hipotéticas presas no compensaba el desembolso inicial, la paga a las tripulaciones y las carenas de los buques, pues los 10.000 pesos mensuales no podían cubrir tantos gastos, máxime si consideramos que en el contrato se estipulaba que los barcos pasarían después de terminar las operaciones a posesión real. No obstante, en lo referente a las presas, se le habían concedido unas condiciones muy ventajosas en relación a las que había decretadas para los hombres de la Armada, pues hasta 4.000.000 el reparto se haría por mitad y, de lo que excediese, Martinet y sus socios se quedarían con 1/3, cláusula ésta muy fácil de burlar.

A los buques franceses los acompañaría uno español tripulado también por españoles, al frente del cual puso el rey a dos experimentados marinos: Bartolomé de Urdinzu y Blas de Lezo, con los cuales iría el administrador, quien intervendría todas las capturas.

La expedición salió de Cádiz en el mes de diciembre de 1716, compuesta por el *Conquistador*, de 64 cañones, el *Triunfante*, de 54, y la *Peregrina*, de 48, todos comprados por Martinet, más el *Pembrok*, de propiedad real, con 60 cañones. Navegaron juntos hasta las proximidades del cabo de Hornos. Allí una tormenta los separó y la *Peregrina* y el *Pembrok* no pudieron pasar a la Mar del Sur y regresaron a Buenos Aires, por lo que la expedición quedó reducida a dos embarcaciones, las cuales llegaron en el mes de junio de 1717 a Concepción, donde invernaron. Mantenido el secreto de la arribada y sus objetivos, les fue muy fácil coger por sorpresa a seis buques franceses en el mes de septiembre. El valor de las capturas ascendió a más de 2.800.000 pesos, de los cuales le correspondieron a Martinet 67.894, casi lo que habían costado los barcos. Tres de las naves capturadas se incorporaron a la Armada de la Mar del Sur: el *Príncipe de Asturias*, con 34 cañones, el *Águila*, con 32, y el *Brillante*, también con 32, lo que nos demuestra que los contrabandistas franceses estaban bien pertrechados y la débil Armada no podía hacerles frente. Martinet los capturó sin disparar un solo cañonazo, porque los encontró en puerto y desprovistos de sus tripulaciones, tal era la confianza que tenían de no ser atacados¹⁵.

¹⁵ P. E. Pérez-Mallaína Bueno y B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 322.

Cumplido el contrato de incautar los bienes del comercio ilícito que se desarrollaba en la zona, comenzaron a realizarlo ellos mismos con las mercancías que guardaban ocultas en sus buques. Pronto se apercibió el intendente, quien escandalizado por la libertad con que traficaban llegó a acusar a las autoridades, virrey incluido, de haberse dejado sobornar. Esto y las desavenencias llevadas hasta el enfrentamiento entre franceses y españoles obligó al virrey a tomar una decisión drástica: expulsar por etapas a todos los franceses, prisioneros y expedicionarios, con Martinet a la cabeza. En septiembre de 1719 ya los había remitido todos a España, con la obligación de entregar los barcos a las autoridades españolas. También en Europa las relaciones entre Francia y España se habían deteriorado completamente hasta llegar a la guerra abierta en 1718; mantener allí a un grupo de franceses descontentos y además armados podía ser peligroso.

Urdinzu, que había regresado a Buenos Aires, estaba ajeno a todo esto, pues no llegó al Callao hasta 1720 y con él llevaba su nombramiento como primer comandante de la Armada, que, ausente ya Martinet, debía emprender la persecución de los contrabandistas.

Últimas acciones

Fue a Blas de Lezo a quien correspondió iniciar una tímida recuperación de las acciones de persecución. Los viejos galeones seguían estando en muy malas condiciones, y lo mismo les ocurría a los que, habiendo sido apresados, se incorporaron a la Armada, así como a la *Peregrina*, que no había podido volver al Atlántico. Lograron un único apresamiento en abril de 1721: era un barco francés de 32 cañones. Pero al mes siguiente, conscientes los franceses de que la Armada no podía hacerles mucho daño, se presentaron desafiantes con cinco buques ante El Callao, al cual bloquearon. Lezo no se sintió lo suficientemente fuerte y tuvo que proteger sus barcos con los fuegos de tierra. La pretensión no era tomar el puerto, sino causar daños y seguir comerciando libremente; como el virrey se negó a consentirlo pronto, abandonaron el bloqueo. Con esta demostración quedaba patente que la Armada con los buques disponibles no era capaz de enfrentarse a un enemigo medianamente poderoso.

Sin embargo, el virrey estaba dispuesto a desterrar el comercio ilícito, por lo que volvió a confiar las operaciones de persecución a particulares con patente de corso. Un grupo de comerciantes aprestaron un solo barco, la fragata *Ntra. Sra. del Carmen*, con 24 cañones y 180 hombres. No era mucho, aunque sí suficiente para perseguir a buques aislados. El primero se les escapó, pero no así el segundo, un barco holandés, el *San Luis*, que portaba 40 cañones y que fue rendido por la *Carmen*. El arrojo de la tripulación, que ponía toda su esperanza de supervivencia en las capturas, era capaz de estas cosas. Otra presa hecha por el corregidor de Pisco cerca de Nazca debió acobardar a los contrabandistas, pues a partir de entonces disminuyeron sus apariciones. También se atribuye el mérito a los virreyes Morcillo y Castelfuerte por el energético castigo aplicado a los prisioneros. La explicación más probable se debe a la falta de aliciente por la situación del mercado y la nueva vía de aprovisionamiento a través de Buenos Aires¹⁶.

La inoperancia de la Armada siguió siendo manifiesta a pesar de la incorporación de un buque nuevo, la fragata *San Fermín*, y la remodelación de la capitana y almiranta. De ahí que cuando los ingleses, proyectando atacar el istmo por ambos océanos a raíz de la Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, enviaron una flota a la Mar del Sur, en España se organizó otra para proteger aquellas costas contra el agresor. La inglesa al mando de Jorge Anson zarpó de Inglaterra en el mes de octubre de 1740 con seis buques de guerra y dos transportes. Las dificultades de los pasos australes con sus tormentas fueron los mejores aliados de las costas de la Mar del Sur, pues Anson sólo logró traspasarlos con dos buques de guerra y los dos pataches.

La española salió tras sus pasos con la idea de tomarle la delantera. Estaba compuesta también por seis buques de guerra e iba mandada por el jefe de escuadra don José Pizarro, quien no consiguió pasar ningún barco al otro lado¹⁷. Sólo él con algunos tripulantes se trasladó por tierra desde Buenos Aires. La fragata *Esperanza*, de 50 cañones, pasó mucho después y en 1743 recogió en Valdivia a Pizarro y sus acompañantes. Como no hubo enfrentamiento, lo acontecido con Anson ya lo hemos narrado en el apartado de reconocimientos.

¹⁶ *Ibidem*, p. 328.

¹⁷ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. VI, p. 286.

A propósito del fracaso de Pizarro, del anterior de Urdinzu y Lezo, de lo acontecido a Anson y a los piratas ingleses, que abrieron a duras penas el camino hacia la Mar del Sur, es de extrañar si no la facilidad, sí por lo menos la destreza de los holandeses, que apenas perdían buques en la travesía de los estrechos. Y llama más la atención la cantidad de barcos franceses que transitaron por ellos. Según los cálculos de Dahlgren, entre 1701 y 1720 pudieron ser más de 145¹⁸. La profesionalidad de sus mandos y pilotos tenía éstas y otras recompensas. Cualquier prisionero, en el caso de los holandeses, les era útil en las primeras travesías. Después, sus propias experiencias se las transmitían de unos a otros. Los franceses también estudiaron las condiciones de navegabilidad antes de aventurarse. La elección de las épocas del año austral también pudo influir.

Los españoles, que debieron ser los expertos, por disponer de bases de avituallamiento cercanas por una y otra parte, no se preocuparon de conocer estos pasos estratégicos, quizá por miedo de que tarde o temprano se divulgase y se pusiese en peligro la estabilidad de aquellos reinos. Ni la experiencia de Sarmiento de Gamboa ni la fracasada expedición de los hermanos Nodal se tuvieron en cuenta a la hora de programar los dos intentos de traspasar los estrechos australes por Urdinzu y Pizarro.

OPERACIONES DE LA ARMADA DE BARLOVENTO

Si la Armada de la Mar del Sur tenía en su origen y concepción un fuerte componente defensivo y de escolta de los galeones hacia Panamá, la de Barlovento fue todo lo contrario. Se deseaba con ella defender los barcos y costas susceptibles de ser atacados persiguiendo a los intrusos allí donde estuviesen. El acompañamiento de los galeones ya estaba teóricamente solucionado con la Armada de Avería. Es más, si en la Mar del Sur al primer ataque corsario se respondió con los balbuceos de la Armada, en la zona del golfo de México y Caribe hubieron de pasar muchos años, demasiados, hasta que hubo una respuesta porque se esperaba que la otra Armada, que esporádicamente

¹⁸ *Ibidem*, t. IV, p. 335.

aparecía por allí, diese buena cuenta de los visitantes indeseables. Pretenión inútil, pues si bien hubo algunos encuentros favorables, también se registraron acontecimientos muy desafortunados. Aunque los viajes periódicos de la Armada de la Carrera se hubiesen aprovechado para intentar limpiar la zona de corsarios, todo el peligro radicaba precisamente en el rigor de la periodicidad.

Conocidas las frecuencias de llegadas y salidas, fáciles de comprobar, el camino estaba franco la mayor parte del año. Esa fue la técnica empleada también en la Mar del Sur; como por ensalmo, los piratas aparecían cuando la flota se preparaba para salir o acababa de hacerlo, y eso que estaban por medio los estrechos australes, con todos los inconvenientes posibles e imposibles.

Al estudiar la organización veíamos que los opositores a la existencia de la Armada de Barlovento aducían precisamente el mismo argumento: si la Armada está en determinado lugar atacarán otro en el extremo opuesto, y mientras llega el aviso y regresa, los enemigos ya habrán terminado su trabajo. Más lejos estaba España y se confiaba que la Armada del Océano defendiese aquellos lugares. Si, como veremos, quienes esto decían no carecían de toda razón, se debió a la mala organización y a la falta de colaboración de esos mismos virreyes, que además emplearon su Armada para suplir a la otra propiciando varias veces hasta su desaparición, con lo que la ausencia no se reducía a algún lugar oportuno, sino a todos.

La relativa cercanía a Europa y la inexistencia de pasos peligrosos facilitaron arribadas poblacionistas dentro del ámbito de actuación de la Armada de Barlovento, por lo que ésta sí tuvo motivos para realizar viajes de exploración y cumplió, aunque con dificultad, esa tarea.

Primeras escaramuzas

Formalizada la existencia real de la Armada en 1640 por el virrey Escalona con la compra de algunos mercantes armados a duras penas, pronto se le presentó la ocasión de actuar. Al fin y al cabo, el virrey cortó las discusiones bizantinas sobre la conveniencia o no de establecerla, y optó por actuar debido al peligro existente. Solamente había terminado de artillar tres naves, cuando se supo que algunos buques ingleses merodeaban por Alvarado, donde se estaban fabricando los

primeros galeones nuevos de la Armada; temiendo que prendiesen fuego al astillero, salió de Veracruz el almirante don Antonio de la Plaza el 9 de junio de 1641, y cuatro días después los avistó sobre el río Cañas, donde libró un duro combate apoderándose de un patache; otros dos buques mayores huyeron. En el enfrentamiento dejaron, además del barco, 23 muertos, incluidos el comandante, el piloto y el contramaestre, más 22 prisioneros; el patache capturado se incorporó a la Armada.

No fue muy relevante el encuentro, pero sirvió para dar ánimos a la población. También muy pronto se vio que los virreyes emplearían la incipiente Armada para otros destinos ajenos a la protección de aquellos parajes, pues en lugar de recorrer las costas imponiendo autoridad, el virrey ordenó al general de la misma, don Fernando de Sosa, que acompañase con todos sus efectivos, ocho bajeles, a la flota hasta La Habana. En el tránsito hacia esta ciudad, iniciado el 23 de julio de 1641 con duración de 36 días, ya había perdido dos; pero eso no es todo. Una vez allí se le volvió a ordenar que siguiese hasta España. Así se contravenía una de las cláusulas firmadas con la ciudad de Méjico, la cual para contribuir a los gastos de Armada había puesto la condición de que no se alejase nunca de aquellos mares. La tripulación posiblemente se alistaría pensando que se respetaría la letra del contrato, por lo que el descontento fue grande.

Este inoportuno viaje resultó fatal para la Armada, pues además de la pérdida ya señalada, todos los demás barcos resultaron seriamente averiados por varias tormentas que se desataron tres días después de abandonar La Habana el 20 de septiembre, mes muy propicio para tales eventos en aquellas costas; la urgencia en las llegadas del oro y la plata a España no admitía demoras, aun exponiéndose a las fuerzas de la naturaleza; éstas imposibilitaron por una vez a todos los barcos de la Armada de Barlovento que abandonasen su ámbito de actuación. Después de la dispersión por Santo Domingo, Puerto Rico y Florida, llegada la calma, pudieron regresar a Veracruz en muy mal estado. Este desgraciado accidente no se tuvo en cuenta, ni tampoco la prohibición expresa de verificar salidas o entradas al golfo desde septiembre a enero, por lo que la Armada pagó caras sus imprudencias.

Viajes de escolta a España

Todo el año de 1642 se empleó en poner a punto los buques y artillarlos convenientemente. Se incorporó además uno nuevo construido en Alvarado, el *Nuestra Señora de la Porciúncula*, de 650 toneladas y 32 cañones. El virrey Salvatierra había puesto empeño en que los buques quedasen bien, pues los ataques de los piratas arreciaban y debía hacerles frente. Nuevas levas hicieron posible reunir un contingente de tropas y marinería importante: más de 1200 hombres. Pero inesperadamente recibió la orden de enviarlos a España con la flota de 1643, a pesar de que el mulato Dieguillo estaba atacando las costas de Guatemala y Campeche¹⁹.

Esta vez no hubo fuerza mayor que impidiese el viaje: seis de los siete buques de que constaba emprendieron la salida el 24 de abril. El patache *San José* no pudo zarpar por no reunir las condiciones idóneas; otro, la *Garza*, sucumbió en el camino. Cumplido el expediente de acompañar la flota, su sitio estaba en el golfo de México y el Caribe, adonde debería haber regresado de inmediato, pero no fue así. Hombres y barcos pasaron muchas calamidades en Cádiz.

El regreso a Veracruz en 1644 se realizó también en función de escolta con la flota, por lo que era de temer que cuando los buques fuesen reparados de las averías sufridas durante la travesía, que por cierto fue muy accidentada y necesitaron bastante carena, volverían a España aun antes de finalizar sus arreglos.

El recorrido de los buques se efectuó con rapidez inusitada, pues les esperaba la conducción del oro y la plata a La Habana para que los recogiera la flota de Tierra Firme; ni se hizo este viaje ni los barcos se movieron de Veracruz, a pesar de los ataques que estaban soportando las islas de Barlovento. Su destino estaba cantado y no se podían exponer los buques con singladuras por la zona. En agosto de 1645 ya estaba toda la Armada otra vez en España, por haber sido necesario su concurso como escolta.

Casi un año fue retenida aquí, pues no zarpó con destino a su base hasta el 12 de julio de 1646, llegando a Veracruz el 10 de agosto. Viaje rápido, ya que ni se detuvieron en Puerto Rico para hacer agua-

¹⁹ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 48.

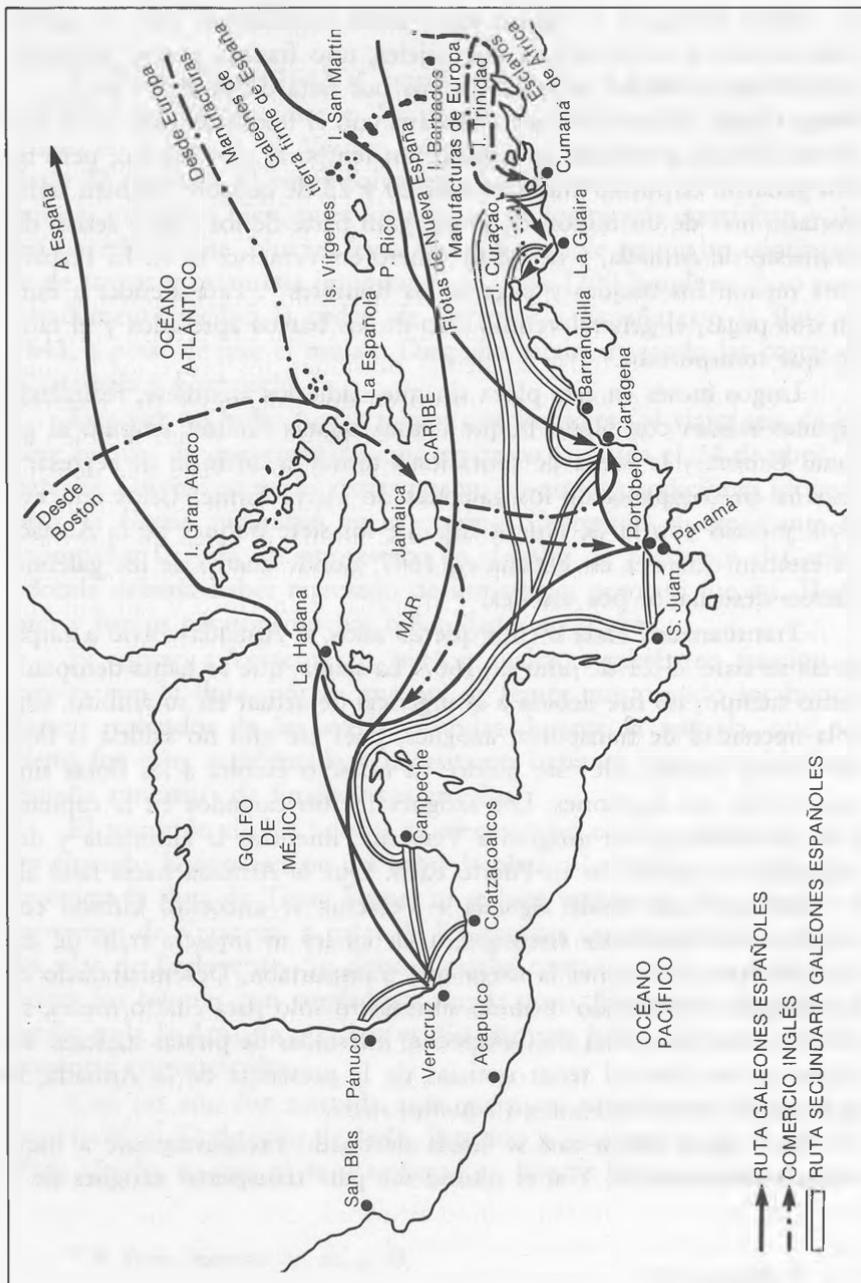
da. Antes avistaron y dieron caza sobre Guadalupe, con el galeón *Nuestra Señora del Rosario*, a dos bajeles, uno francés y otro holandés. Sin ser reparados del todo los barcos por falta de dinero y porque el tiempo urgía, salieron hacia La Habana con el tesoro entrado ya el mes de septiembre, y sucedió lo temido: un temporal los dispersó, pero todos ganaron el puerto entre los días 20 y 23 de octubre. Habían transportado más de un millón de pesos, gran parte de los cuales serían del impuesto de Armada, y no había dinero en Veracruz ni en La Habana para reparar los buques y pagar a los hombres²⁰. Para atender a éstos en dos pagas, el general vendió uno de los barcos apresados y el tabaco que transportaba.

Largos meses en esta plaza sin que nadie los atendiese, realizando algunas salidas con algún buque contra piratas sueltos, empujó al general Urbina y la Junta de Oficiales a tomar la decisión de regresar a España en compañía de los galeones de Tierra Firme. Unos con esta flota y otros con la de Nueva España, los siete buques de la Armada ya estaban otra vez en España en 1647, donde cuatro de los galeones fueron desechados por inútiles.

Transcurridos nada menos que 20 años, la Armada volvió a zarpar hacia su base, el 21 de julio de 1667. La salida, que se había demorado tanto tiempo, no fue debida a la urgencia de actuar en su ámbito, sino a la necesidad de transportar azogues, pues ese año no saldría la flota de Nueva España. De este modo, ya no sólo escolta a las flotas sino que realiza sus funciones. Los azogues fueron cargados en la capitana y la goberna que se dirigían a Veracruz, mientras la almiranta y dos fragatillas se quedarían en Puerto Rico. Que la Armada hacía falta allí lo prueba el que desde Aguada a Veracruz se encontró Urbina con muchas embarcaciones enemigas, a las cuales ni siquiera trató de dar alcance por no exponer la carga que transportaba. Desembarazado de los azogues y habiendo recibido suministro sólo para cuatro meses, salió a recorrer las costas de Campeche, infestadas de piratas ingleses, los cuales se retiraron al tener noticias de la presencia de la Armada, lo que justificaba su estancia en aquellos mares.

Pero hasta ahora casi se había destinado exclusivamente a hacer viajes transoceánicos. Y si el último fue para transportar azogues de la

²⁰ *Ibidem*, p. 60.



Ruta de los galeones españoles y comercio extranjero.

Península, rápidamente se le preparó otro a la capitana y almiranta para llevar el situado a La Habana y demás islas, y continuar después hasta España con el tesoro de 1668. Se pusieron como pretexto las discrepancias entre el general y el virrey. Tampoco estos barcos eran del agrado del segundo, «por su mucha capacidad», decía, cuando apenas sobrepasaban las quinientas toneladas. Así, la Armada perdía sus mejores buques, pero el tesoro, que siempre fue preocupación capital de los virreyes, llegaría puntualmente.

Con estos buques en España y desaparecidos los tres restantes en Maracaibo, la Armada había terminado otra etapa. Era preciso volver a empezar, y como en todas las demás ocasiones, los proyectos fueron excelentes, pero el resultado se quedó en dos galeones y tres fragatas después de nueve años de discusiones. La partida se debió también a causas ajena s a las necesidades de defensa, como el viaje que debían hacer los gobernadores de Campeche y Caracas, habiendo comprado don Francisco de Alberros, destinado a la última, el barco que los trasladaría y que luego haría de capitana. La almiranta transportó azogues y las tres fragatas infantería para Cartagena. Eran cinco y salieron en tres fechas distintas. Después transcurrieron dos años hasta que volvieron a juntarse. Las tres fragatas habían perdido ya más de la mitad de su tripulación por deserciones, sólo habían recibido dos pagas en un año y apenas si les daban de comer.

Escolta en el Golfo y el Caribe

Terminados los viajes de escolta a España comienzan los que la Armada realizó desde Veracruz a La Habana acompañando a los galeones de regreso a la Península o saliendo a esperarlos a Puerto Rico para escoltarlos hasta Veracruz. Estas singladuras dentro de su ámbito de actuación sí entraban en las funciones que desde el principio le fueron encomendadas. No así otras tan extrañas como la construcción y fortificación de la nueva ciudad de Portobelo, a cuya obra fueron destinados los tripulantes de varios buques. Como se turnaban con el fin de carenar las embarcaciones, por sufrir allí continuos desperfectos además de los que ya tenían cuando arribaban, casi todos los hombres y barcos de la Armada estuvieron retenidos en aquel lugar más tiempo de la cuenta, con el agravante de que eran tan mal atendidos que para

el presidente de la audiencia de Panamá era un alivio poder prescindir de ellos. La primera tripulación empleada en estas labores fue la que transportó la fragata *Soledad* desde España, que se enviaba como reforzamiento de la Armada en 1680. Allí permaneció hasta abril de 1682, un año entero.

En el mes de octubre de 1680 partió con idéntica misión el nuevo general, don Juan de Peredo, con dos fragatas grandes compradas en Holanda con 718 hombres de tripulación. La arribada fue tardía por haberse detenido en otros puertos. Hecha la sustitución arriba indicada, no sólo los buques de Peredo (que por cierto murió allí, así como su sucesor), sino también otros dos que llegaron desde La Habana se estacionaron todos hasta mediado 1682, dedicándose a labores ajenas. Las tripulaciones de cuatro buques permanecían todavía allí en 1684.

Mientras algunos barcos seguían en Portobelo, otros convoyaban el tesoro hasta La Habana, como desde el 13 de septiembre hasta el 23 de octubre de 1680 al mando de Ochoa; después de un periplo por toda la zona, y reparados los barcos en Veracruz, vuelven a salir con el mismo recorrido, llegando a La Habana en junio de 1681. Uno de los barcos hubo de reconocer la isla Tortuga antes de dar salida a la flota, pues se temía la presencia de una escuadra francesa²¹.

El 23 de marzo de 1683 el virrey envía la Armada compuesta por seis buques a Puerto Rico vía La Habana para que se una a la flota de los galeones que habría salido en febrero de España. Una vez en San Juan, no hay noticias de dicha expedición, pero se vuelve a rumorear la presencia de una escuadra francesa que no aparece por ninguna parte, a no ser un grupo de ingleses y franceses que tomaron y saquearon Veracruz, donde casualmente no estaba la Armada. La vigilancia funcionó muy mal, como en ocasiones anteriores cuando Ochoa iba de un lado para otro confundido por las noticias que le daban.

Por fin llegó la flota, que antes no pudo ser localizada, y se prepararon los buques de la Armada que había en Veracruz para darle escolta hasta Puerto Rico, pero retrasando un año la salida por no estar acondicionados. Zarparon de Veracruz en abril de 1685, hicieron escala en La Habana y la Armada abandonó la formación por orden del general de la flota, quien la envió a Cartagena, pues llegó a su cono-

²¹ *Ibidem*, p. 121.

cimiento que varias formaciones de piratas se dirigían hacia allí. No se encontró ninguna, pero en el viaje se extravió el patache *Santo Cristo de Lezo* y la *Soledad* debió quedar en Cartagena con el palo mayor roto; además se supo que Lorencillo había saqueado Campeche.

Con sólo tres buques se dirigieron a Roatan, donde tenía su base Lorencillo desde antes de salir la flota, pero cuando llegaron ya era tarde. Como siempre, se pospuso su cometido ante el interés del virrey por que la flota fuese bien custodiada.

En 1686 se repitió exactamente la misma historia, cuando fue despatchado un solo patache a vigilar a Lorencillo en la bahía de la Ascensión, porque los hombres se amotinaron al querer obligarlos a embarcar sin ser pagados, aunque ya se les adeudaba mucho dinero. Pero cuando al mes siguiente hubo que escoltar a un galeón a La Habana sí apareció el dinero, con lo que fue acompañado por la capitana, la almiranta y *Nuestra Señora de Regla* al mando de Astina. Cumplida esta misión, Astina se dirigió en busca de los piratas, quienes ya se habían ido, lo que le contrarió mucho, pues quería desquitarse. Regresó en septiembre y en seguida comenzaron las carenas para que los buques estuviesen listos en el mes de junio y poder repartir los situados, función que sí entraba dentro de sus obligaciones.

El regreso coincidió con la llegada del nuevo general de la Armada, que había arribado con dos buques nuevos para la misma. Carenados los barcos y comprobado que en Espíritu Santo no había rastro de franceses, sale la Armada el 29 de junio de 1688 a convoyar la flota de don José Fernández de San Millán. La dotación estaba compuesta por el *Santo Cristo de Burgos* como capitana; la *San José*, uno de los buques nuevos, comandada por López de Gomara, que, dado que Astina estaba ausente, hizo de almiranta; la *San Nicolás*, la otra nave recién llegada; *Nuestra Señora de Regla*; el patache *Santo Cristo de San Román* y dos galeotas. El viaje fue lentísimo, empleando 40 días en llegar a La Habana. Después de la escala obligada, continuó la Armada hasta el canal de Bahamas, donde se separó para dirigirse a Puerto Rico. El gobernador quería que zarpase a desalojar a los franceses de Vieques, pero el general se negó porque afirmaba que aquel puerto no tenía capacidad para sus buques, con lo que salió hacia Santo Domingo y Tierra Firme.

El viaje duró más de seis meses, los viejos buques llegaron deteriorados y tres fueron desarmados, entre ellos la capitana. Los cuatro res-

tantes fueron aderezados a fondo para que pudiesen acompañar a la flota de los azogues de 1669 a La Habana y repartir los situados. El arreglo dejó tan poco satisfecho al general que no enarbóló las banderas. Tras la escala en La Habana, otra vez a Puerto Rico. Esta vez sí se acercó la Armada a Vieques, donde encontraron una población desanimada y en muy mal estado, terminando por arruinarla del todo al quemar las 15 o 20 chabolas que había y las plantaciones. De regreso a Veracruz recorrieron las Caimanes pasando por cabo Catoche y Campeche.

Todos los barcos de la Armada, cinco en total, volvieron a hacer el mismo recorrido en julio de 1690 a pesar de su mal estado, para acompañar la flota con pliegos que no debían abrir hasta la llegada a Santo Domingo. La dotación era importante, 827 plazas, pues se temía la declaración de guerra con Francia. Efectivamente, al arribar a Santo Domingo encontraron la isla en estado de guerra. Un ejército francés de más de 1.000 hombres al mando del gobernador Cussy había tomado en junio la ciudad de Santiago de los Caballeros y se pensaba que podría dirigirse a Santo Domingo, cuando llegó la Armada en noviembre.

Como estamos comprobando, también esta Armada tenía establecidos unos derroteros rutinarios: salidas en junio o julio a acompañar las flotas y repartir los situados, y recorrido por las costas de Tierra Firme, Campeche y Veracruz, adonde se arribaba en enero. Después, medio año para carenas, con lo cual no quedaba tiempo para dedicarla a las operaciones que le eran propias.

Reconocimientos

Los prisioneros hechos el 11 de septiembre de 1685 con motivo del apresamiento de dos buques de la escuadra de Agramont y Lorençillo dieron la noticia del poblamiento francés en la bahía de Espíritu Santo desde hacía un año. Inmediatamente se ordenaron una serie de expediciones. La mayoría fueron de cabotaje desde La Habana y Veracruz hacia unos lugares que se habían tenido abandonados. El interés despertado se debía al miedo a que los franceses dispusiesen de una base firme en el continente.

Los hombres y barcos de la Armada tomaron a su cargo las expediciones marítimas, pues también hubo algunas por tierra. El primer viaje que realizó la Armada fue mandado por el almirante Astina, que todavía seguía al frente de la misma a pesar de que se le había abierto expediente por dejar escapar a Lorencillo. Escogió dos pilotos de la Armada conocedores de la zona que se desplazaron primero a La Habana para pedir embarcaciones, hombres y víveres. El gobernador les facilitó una fragata pequeña y una canoa con 30 marineros y 12 soldados. El viaje fue infructuoso porque la fragata no podía acercarse, aunque pasaron por Pensacola y Móbil, desconocidos hasta entonces, regresando después de tres meses a Veracruz.

Por eso no se abandonaron las expediciones, antes al contrario, se determinó que era la Armada la que debía llevar el peso principal del desalojo en caso de que fuesen ciertas las noticias. Para la nueva expedición se eligieron dos barcos de poco calado, *Ntra. Sra. del Rosario* y *Ntra. Sra. de la Esperanza*, con velas y remos, al mando de Martín Rivas y Pedro Iriarte, a quienes acompañaron los dos pilotos que habían visitado aquellos parajes en el viaje anterior: Juan Enríquez y Antonio Romero. Con ellos iban 130 hombres de la Armada. En Tampico, donde pasaron parte del invierno, recogieron a indios conocedores de aquellos lugares como prácticos. Recorrieron ensenadas y desembocaduras de ríos levantando planos y sondas. De los franceses sólo encontraron indicios. Llegaron hasta el cabo de la Tortuga. El viaje duró más de seis meses²².

Ante la tardanza en el regreso de los anteriores salió otra expedición en su busca con los capitanes Francisco Gomara y Andrés del Pez, con 140 hombres a bordo del *Santo Cristo de San Román* y un patache; no los encontraron, pero volvieron a reconocer aquellos parajes sin ver franceses por ninguna parte. Admiraron Pensacola y la bautizaron con el nombre de Santa María de Galves. Tomaron nota de sus abundantes maderas, muy aptas para la fabricación de embarcaciones. Estas operaciones se desarrollaron durante los años 1686-1687. El grueso de la Armada permaneció en Veracruz para ocuparse de otros asuntos.

A pesar de que ninguna de las visitas anteriores efectuadas a Espíritu Santo había dado con la localización de los asentamientos fran-

²² C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. V, p. 277.

ceses, y quizá por ese motivo, todavía se despacharon más expediciones exploratorias. Una a cargo de Astina por la desembocadura del Misisipí a finales de 1687 y otra a principios del año siguiente enviada por el mismo general de la Armada López Gijón, que había llegado con dos buques más para la misma. Andrés del Pez con un patache y una falúa volvió a recorrer inútilmente aquellos lugares.

La laguna de Términos fue inspeccionada a principios de 1690 por un patache, una goleta, una lancha y una fragata mercante, por haber llegado noticias a Veracruz de que algunos piratas habían bajado por los ríos hasta ella. Sólo se detectaron vestigios de su paso por allí.

La escolta de 1698 se realizó con tres fragatas y una balandra que llevaban a bordo 670 hombres. Durante el recorrido habitual capturaron un bergantín inglés y una balandra. En la escala de Santa Marta les dieron noticias de que cinco buques escoceses bien pertrechados habían llegado al Darién con intención de poblar. Reforzó Pez las tripulaciones con algunos hombres que le prestaron y salió en su busca para enfrentarse con ellos. Pero no los encontró o no quiso dar con ellos, y se dirigió a Portobelo, donde recibió confirmación por parte del presidente de la audiencia de Panamá de que era cierta la presencia de los escoceses. Ahora ya no había excusas sin dar muestras de debilidad, y se decidió a actuar, pero por tierra, pues consideraba que su fuerza naval era inferior a la de los enemigos.

Emprendió la marcha con los 500 soldados de la tripulación más algunas compañías que le prestó el presidente y otras que se iban agregando en el camino hasta reunir un ejército de 1.500 hombres. No debía tener mucho ánimo, pues con semejante fuerza se retiró cuando sólo estaba a dos leguas de los asentamientos escoceses pretextando que las municiones y las armas se le habían estropeado con las lluvias. Otra excusa para no enfrentarse fue la comunicación que recibió sobre cinco buques ingleses que se dirigían a Portobelo, donde había dejado los suyos con los marinos, grumetes y algunos oficiales. Regresó a la ciudad de Panamá para recoger más refuerzos y acudir en auxilio de Portobelo. Las naves inglesas no se presentaron, y aunque el presidente le insistió para que lo intentara otra vez, salió con su gente hacia Cartagena en busca de más refuerzos, sin conocer siquiera el potencial enemigo. Ya no fueron necesarios tantos refuerzos; los escoceses abandonaron por sí solos el paraje al no satisfacerles las condiciones del clima. La naturaleza les había expulsado, aunque Pez, sin haberlos visto, se

atribuyó la victoria «por los siete meses que su Armada se mantuvo en sus cercanías haciéndoles la guerra por mar y por tierra»²³. Al llegar a Veracruz fue confinado en el castillo de San Juan de Ulúa junto con Morfi en calidad de prisioneros, para ser enviados a España a fin de que respondiesen en el proceso que se les abriría por la pérdida de la almiranta en el suceso de los buques franceses frente a Santo Domingo.

Mientras el grueso de la Armada se entretenía en hostigar a los escoceses en el Darién, se preparó otra expedición hacia Pensacola, esta vez con intención de poblarla y fortificarla. Al mando de la misma se puso a don Andrés de Arriola, a quien más tarde veremos como general de la Armada. Zarpó con varios pataches el 15 de octubre de 1698, prolongándose la travesía hasta el 21 de noviembre. Cumplieron con la obligación de levantar el fuerte, muy endeble porque estaba hecho de maderas sujetas con arena e inútil, pues la bahía en el lado estrecho era demasiado amplia para ser defendida con una empalizada, mientras que la otra orilla no reunía condiciones para albergar ningún fortín. No obstante, el viaje resultó positivo al evitar un desembarco de cinco buques franceses y regresar con los pataches cargados con palos de arbolar.

Enfrentamientos con corsarios

Hemos visto que la Armada fue dotada de buques en 1640 y que al año siguiente consiguió poner en fuga dos barcos ingleses, habiendo apresado otro. Desde entonces hasta diciembre de 1646 no se le había encomendado ninguna misión de busca y captura de corsarios. La actividad se había reducido a complementar la Armada de Avería en los viajes a la Península o a transportar el tesoro de Veracruz a La Habana, ocupación esta última que sí entraba dentro de las funciones encomendadas. Retenidos los buques en Cuba por estar necesitados de carenas, el general Urbina encomendó algunas salidas: una, con el galeón *Ntra. Sra. del Rosario*, el mismo que capturó sobre Guadalupe dos bajeles y que volvió a tener éxito apresando el galeón *Ntra. Sra. de Almonte* con pi-

²³ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 165.

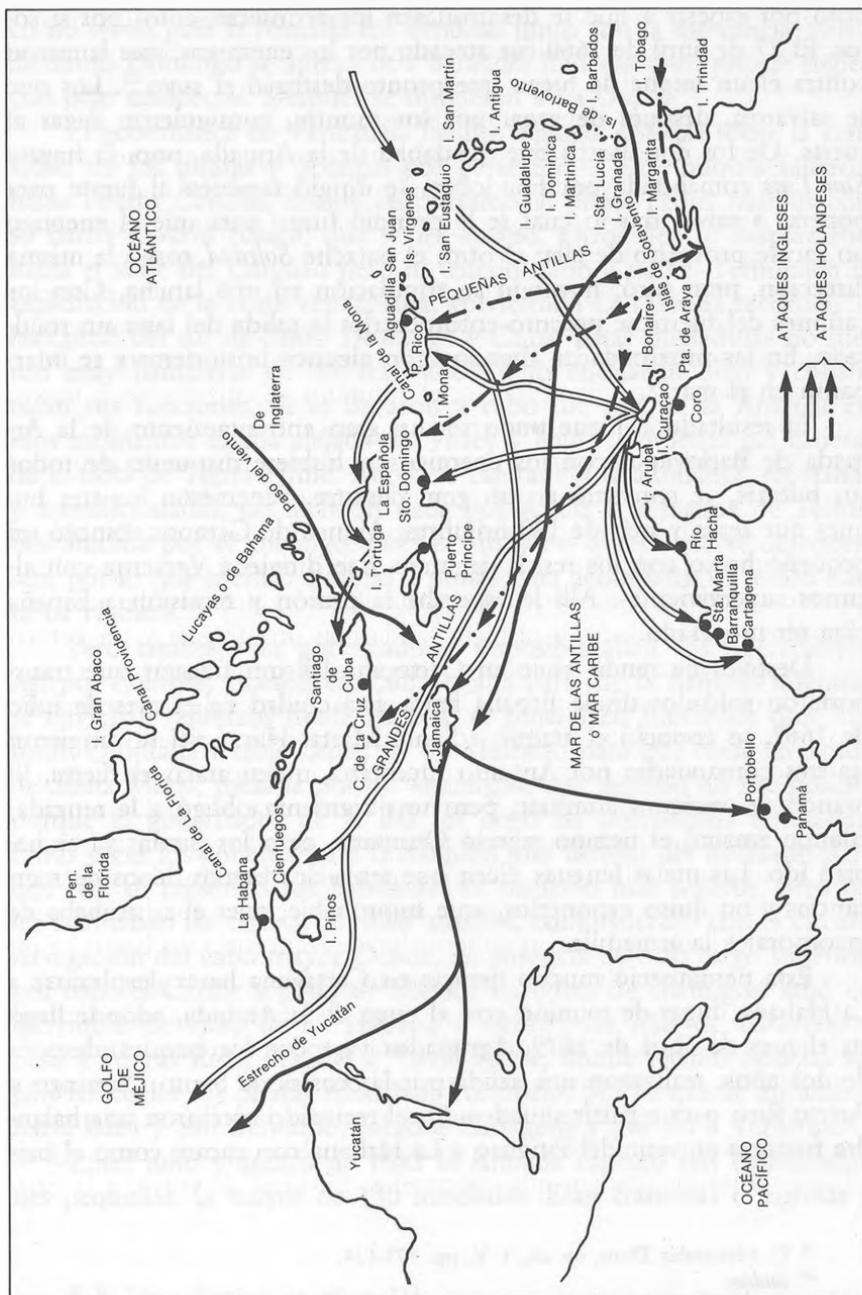
ratas franceses; otra, con dos fragatillas sobre Manatí a las órdenes del capitán del tercio, el cual logró dar caza a cuatro embarcaciones pequeñas que acechaban a los bajeles que se dirigían a esa ciudad.

No siempre se trataron combates aunque se avistasen enemigos, unas veces porque los barcos navegaban cargados de azogue como en 1667 en ruta hacia Veracruz, y otras porque los piratas huían al saber que la Armada estaba cerca, lo cual prueba que su simple presencia ya era útil para aquellas costas y dejaba en entredicho tantas y tantas discusiones sobre la conveniencia de su existencia. También existieron, cómo no, casos de sobornos como el que aparece en el proceso del almirante don Alonso de Campos con motivo de su derrota en Maracaibo. Antes de este triste suceso, el almirante se encontró con tres naves inglesas y una holandesa en aguas del cabo San Antón y las dejó escapar. Según aparece en el proceso, trasvasaron a su nave algún baúl y esclavos²⁴. Esto sucedió por el mes de junio de 1688.

En septiembre, el general Diústegui inició el regreso a España con la capitana y la almiranta. La piratería debió enterarse, porque rápidamente comenzó a actuar; a Veracruz llegaron noticias de ataques a Portobelo y Trinidad. La primera salida con una fragata y un patache al mando del capitán Huidobro dejó a la disminuida Armada sin la fragata, que se hundió junto a Campeche en el mes de noviembre. Por las mismas fechas los ingleses tomaron Portobelo; iniciado el año siguiente se tuvieron noticias de concentración de piratas en la isla de Vaca para atacar Cartagena, pero se dirigieron a Santo Domingo en donde fueron rechazados por la infantería; de allí pasaron a Maracaibo. El almirante Alonso de Campos navegaba tras ellos al compás que le marcaban las noticias, hasta que supo con certeza que habían penetrado en el lago. Se pidió al gobernador de Venezuela un barco pequeño, gente y un práctico para penetrar en él. Mientras les facilitaban el bajel, que nunca llegó, se enteró de que el fuerte había sido desmantelado, por lo que decidió ocuparlo otra vez con algunos hombres.

Situado con sus tres barcos en las bocas de la barra para taponarlas, esperó a que saliesen los piratas y, al no hacerlo, se aventuró a cruzar la barra comprobando que dentro había catorce velas, algunas de españoles que habían sido capturadas. En lugar de volver a la barra,

²⁴ *Ibidem*, p. 89.



Ataques de ingleses y holandeses a las colonias españolas.

optó por esperar a que se desarrollasen los acontecimientos por sí solos. El 27 de abril de 1660 fue atacado por los enemigos, que lanzaron contra él un buque de fuego que pronto destruyó el suyo²⁵. Los que se salvaron, después de vagar por los montes, consiguieron llegar al fuerte. De los dos barcos que quedaban de la Armada, uno, la fragata *San Luis* comandada por Huidobro, se dirigió también al fuerte para ponerse a salvo, tras lo cual se le prendió fuego para que el enemigo no sacase provecho de ella; el otro, el patache *Soledad*, tomó la misma dirección, pero varó, huyendo su tripulación en una lancha. Con los cañones del fuerte se procuró entorpecerles la salida del lago sin resultado. En las proximidades abandonaron algunos prisioneros y se internaron en el mar²⁶.

El resultado del que pudo ser un gran enfrentamiento de la Armada de Barlovento con los enemigos si hubiese dispuesto de todos sus buques, se convirtió en un gran desastre. Fenecieron los tres buques que tenía y más de 130 hombres. Alonso de Campos compró un pequeño barco con los restos del suyo y se dirigió a Veracruz con algunos supervivientes. Allí le esperaba la prisión y remisión a España para ser procesado.

Después de rendir viaje en Cartagena las tres fragatas que transportaron soldados desde España hasta esta ciudad en el mes de julio de 1667, se conoció el ataque a Santa Marta. Hacia allí se dirigieron las tres comandadas por Antonio Quintana, quien atacó el fuerte, librando un violento combate, pero una tormenta obligó a la retirada; cuando amainó el tiempo regresó Quintana, pero los piratas ya se habían ido. Las malas lenguas dicen que tenía dos barcos llenos de mercancías y no quiso exponerlos, cosa improbable, pues él se acababa de incorporar a la armadilla.

Ésta permaneció mucho tiempo en Cartagena hasta desplazarse a La Habana, lugar de reunión con el resto de la Armada, adonde llegó en el mes de abril de 1679. Agrupados ya todos los buques, después de dos años, realizaron una salida por las costas de Santo Domingo y Puerto Rico para repartir situados. En el recorrido apresaron una balandra francesa en viaje del Pitigual a La Habana con cacao; como el bar-

²⁵ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. V, pp. 173-174.

²⁶ *Ibidem.*

co no servía para la Armada fue vendido junto con la mercancía; cerca de Santo Domingo se apresó otra balandra francesa y un pingue inglés con palo campeche. Después se dirigieron a La Guaira²⁷.

El gobernador de Venezuela facilitó algunas noticias sobre la actividad de los piratas y optaron por perseguirlos. Dos buques salieron hacia Puerto Cabello, donde encontraron al pirata Pedro Marcus con su barco *Cordero Blanco*, que se les escapó. Otros dos se desplazaron hacia el valle del Carguao pero no encontraron a nadie. Terminada la exploración de la costa venezolana, volvieron a La Habana recorriendo las costas del sur de Santo Domingo y Cuba. Estas singladuras no fueron muy llamativas en sus resultados, pero encajaban bien y constituyían sus funciones. Si se llevaron a cabo fue porque la Armada en esos momentos estaba alejada del virrey y bajo las órdenes del general de la flota de Tierra Firme. Antes, la capitana y la almiranta, reparadas y acondicionadas, no hicieron nada por acudir a la laguna de Términos atacada por el enemigo, pues el virrey no quería que se deteriorasen, por lo que prefirió tenerlas a punto para acompañar el tesoro hasta La Habana.

Pero también los gobernadores imposibilitaban sus operaciones. Así por ejemplo, cuando en Cuba estaba parte de la Armada mientras se enviaban refuerzos desde España, el general en funciones don Antonio Quintana recibió orden de Su Majestad para que fuese en ayuda de Santa Marta, tomada por los enemigos; este servicio no fue posible porque el gobernador de la isla les negó las provisiones necesarias. Otras veces los gobernadores la retenían más tiempo del necesario para que con su presencia los habitantes se sintiesen más seguros, pero no les facilitaban las carenas ni otros auxilios, como sucedió con la circun-navegación del cabo mayor Ochoa, en ausencia de otro cargo superior, por todo el Caribe y golfo de México en busca de enemigos: salió en diciembre de 1680 de La Habana a recorrer las islas de Barlovento, pasó a Puerto Rico, después a Tierra Firme, donde recibió noticias según las cuales los piratas rondaban Portobelo, por lo que se encaminó hacia Barú y San Bernardo, luego a Cartagena y por fin a Veracruz.

Entre julio y agosto de 1683 la Armada capturó seis embarcaciones pequeñas, la mayor de 130 toneladas. Eran francesas e inglesas y

²⁷ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 111.

se les tomaron 130 prisioneros; algunos de ellos habían participado en un reciente ataque a Veracruz, pero su cometido era el comercio ilícito por aquella zona²⁸.

A pesar de este éxito de la Armada, la zona seguía infestada de piratas, entre ellos los que habían saqueado Veracruz, a los que ni siquiera se intentó dar caza por desidia del virrey en preparar los buques, que no los dejó en condiciones de navegar o por lo menos no salieron hasta el 4 de mayo de 1684. Y es la primera vez que por orden del virrey zarpa la Armada en auxilio de una población, Tampico en este caso, que estaba siendo saqueada por el famoso pirata Lorencillo. El día mencionado parte al mando de Ochoa, y al llegar a la barra encuentra dentro a dos embarcaciones. La operación de salida se retardó por falta de viento terral que los empujase hacia afuera, por lo que no pudo salir en persecución del grueso de los barcos de Lorencillo. Con los buques capturados y 204 prisioneros regresó a Veracruz, donde fueron ahorcados catorce cabecillas²⁹.

Sorprendentemente, después de este pequeño éxito de la Armada, igual que había ocurrido con los pocos anteriores, en lugar de reconocer su mérito y tratar de potenciar sus efectivos, se reforzaron las posiciones críticas, aduciendo que para tan poca cosa no merecía la pena mantenerla en activo. Se olvidaron todos los servicios de escolta hacia España y los que realizaban por aquellos mares. Tampoco se tenía en cuenta que la sola presencia de la misma evitaba muchos ataques, como reconocían implícitamente los gobernadores al retenerla en sus dominios. Se acusaba en cambio a sus mandos y tripulaciones de realizar comercio, pero no se admitía que las tripulaciones estaban muy mal pagadas y alimentadas y que tenían que valerse de ese medio para subsistir. Pero ¿no se contaba con transportar mercancías y con que los fletes colaboraran a su mantenimiento? Poco daño podían haber causado a otras embarcaciones con esta actividad cuando hasta ahora habían estado sus barcos más tiempo en puerto que navegando. Las carenas se retardaban medio año, y se necesitaba otro tanto para avituallarlos de bastimentos, y cuando estaban listos se les encomendaban escoltas a España. No disponían de tiempo para comerciar, y lo

²⁸ *Ibidem*, p. 126.

²⁹ *Ibidem*, p. 128.

que era más grave: para cumplir con su cometido de persecución de los enemigos, la Armada nunca contó con todos sus buques, a no ser para las escoltas. Recordemos, por ejemplo, el desastre de Maracaibo y la misma expedición contra Lorencillo en Tampico, ya que cuatro buques seguían en Portobelo colaborando a levantar sus defensas; ¿qué hubiese pasado si en lugar de dos barcos encuentran al conjunto y además a la entrada del puerto y no dentro?

En España no se tuvieron en cuenta las opiniones adversas; antes al contrario, se dieron órdenes de potenciarla. En 1684 se pudieron contabilizar diez embarcaciones en su dotación, aunque cuatro siguiesen en Portobelo. Pero el virrey manifestó empeño en dotarla de más buques porque los necesitaba para dar escolta a la flota y los acondicionó tan lentamente, que habiendo recibido la orden en mayo de 1684, no logró tenerlos a punto hasta abril de 1685, todo un año desde el regreso de Tampico. Con semejantes demoras no se podía culpar solamente a los hombres de la Armada de falta de actividad.

Después de algunas peripecias y de haber quedado la Armada con sólo tres buques, se produjo el encuentro con las naves de Lorencillo. El 11 de septiembre avistaron cinco naves y las persiguieron durante todo el día. Dos se quedaron atrás y lograron alcanzarlas: eran *Ntra. Sra. de Regla*, con 130 hombres, todos franceses, 40 prisioneros españoles y algunos esclavos; la otra era una balandra con las campanas de los templos de Campeche y 90 esclavos. Allí mismo fueron ejecutados seis jefecillos. Conocieron por los prisioneros que la flota completa constaba de 12 embarcaciones comandadas por Agramont y Lorencillo.

Dos días después avistaron otra nave, contra la cual envió el general Ochoa la fragata *Ntra. Sra. de Hom-Hom* y un patache. Los prisioneros reconocieron que era la de Lorencillo y les aconsejaron que no la atacaran con tan poca fuerza, pues el pirata estaba muy bien armado y tenía más de 300 hombres a bordo muy diestros y aguerridos. Despachado el patache para informar al general, se reagrupo la Armada frente al cabo Catoche; durante el día 14 de septiembre no pudieron ni ponerse a tiro por la gran ligereza y destreza de las maniobras que hacía Lorencillo. La persecución siguió hasta que desde la capitana comunicaron que el general estaba muy enfermo, desistiendo entonces de la persecución, debido también en parte al temporal reinante.

Al morir Ochoa, había quedado al mando el comandante Astina, al cual se le abrió proceso junto con otros cargos de la Armada por

dejar escapar a Lorencillo. Astina fue suspendido por dos años, pero lo veremos otra vez al frente de la Armada, porque no se encontró otro mejor que estuviese dispuesto a hacerse cargo de ella. Sin embargo, se reconocieron graves carencias en los barcos: falta de instrumentos de abordaje y pólvora en malas condiciones que había ocasionado la muerte de cinco artilleros al explosionar un cañón. Estas deficiencias insinúan que debió haber algún responsable más.

Mientras las autoridades estaban preocupadas por los constantes asentamientos franceses en Espíritu Santo y Móbila, dos buques de la Armada, *Ntra. Sra. de Regla* y un patache, efectuaron algunos servicios, como la aprehensión de un buque inglés con ingleses y holandeses en Coatzacoalco por parte de la primera; el patache se desplazó a vigilar las evoluciones de Lorencillo, que navegaba por la bahía de Ascensión con siete embarcaciones. No le pudieron acompañar más buques porque marineros y soldados huyeron ante el anuncio de la salida. La causa fue la falta de pagas, que como siempre se solucionó con ocasión de escoltar a un galeón del azogue hasta La Habana. Los desertores fueron perdonados y pagados para efectuar la salida, poniéndose de manifiesto otra vez las verdaderas intenciones de los virreyes.

A principios de 1688 la Armada capturó cuatro buques de piratas, pero no se especifica ni la procedencia de los mismos ni el tonelaje. A finales del año, cerca de Santa Marta, *Ntra. Sra. de Regla*, comandada por don Andrés de Arriola, apresó una fragata holandesa de 250 toneladas y 24 cañones que fue incorporada a la Armada. Después todos los buques, junto con la flota de Tierra Firme, se dirigieron a las islas de Oro y Santa Catalina a desalojar las poblaciones que hubiese, sin encontrar rastro de ocupación alguna; sólo un patache merodeaba por Santa Catalina, y fue apresado.

Con ocasión de la escolta de 1690 y la declaración de guerra con Francia, la Armada de Barlovento prestó un gran servicio, uno de los mayores de su historia, aunque después, como siempre, fue acusada de no haber rematado convenientemente su acción, sin pensar que navegaba en muy malas condiciones. A la llegada a Santo Domingo, ya finalizada la operación de convoyar la flota y visitado Puerto Rico para dejar el situado, un ejército francés había tomado Santiago de los Caballeros. En junta celebrada con las autoridades de la isla se trazó el plan a seguir para atacarlo. A la Armada se le ordenó zarpar hacia el puerto de Manzanillo y después de encontrarse con el ejército de tie-

rra, dirigirse a Guarico para cerrar el paso de Puerto Paix. Allí se libró una dura batalla que tuvo como resultado la muerte de 400 franceses y 47 españoles, ocupando Guarico y algunas poblaciones más pequeñas que dejaban libres los habitantes franceses, que se iban retirando con todas sus posesiones a Puerto Paix³⁰.

El no atreverse a atacar esta ciudad y acabar con sus ocupantes, debido al cansancio y a las muchas heridas, motivó las acusaciones aludidas. No se supo apreciar la captura de dos buques grandes de 28 y 24 cañones respectivamente que en aquellos momentos arribaban procedentes de Francia, así como una fragata del corso de 16 cañones y otras ocho barchas menores. El tiempo empleado en estas acciones y el mal estado de los buques no les permitió realizar el periplo acostumbrado que tenían ordenado si la detención en Santo Domingo era corta. Como no fue así, se dirigieron directamente a Veracruz. Es de suponer que los buques franceses se encontraban en mal estado por la facilidad del apresamiento y porque no se echó mano de ellos para atacar Puerto Paix.

Los franceses pronto volvieron a poblar la zona de Guarico sin que se les molestase hasta 1695, aunque en dos ocasiones la Armada llevaba órdenes de hacerlo. En enero de este año zarparon los tres buques que conservaba la Armada al mando de don Francisco Cortés (Vivero y Astina habían muerto) a repartir los sitiados y explorar las islas Vírgenes. Una vez en Puerto Rico se unieron a una Armada inglesa y todos juntos transportaron tropas hasta las cercanías de Guarico. Atacada esta plaza y Puerto Paix, ambas fueron tomadas a pesar de la resistencia, haciendo muchos prisioneros.

Mientras se desarrollaban estos acontecimientos, la Armada fue reforzada considerablemente con tres buques nuevos, y se acondicionaron una urca y una balandra que habían sido apresadas. También se incorporaron los dos altos mandos, don Andrés del Pez, que había desempeñado funciones de almirante, como general, y don Guillermo Morfi como almirante.

La salida en conserva de la flota de don Ignacio Barrios, compuesta por 25 naves, se retrasó hasta los primeros días de agosto de 1696. Los barcos de la Armada eran cinco e iban comandados por sus

³⁰ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. V, pp. 179-180.

jefes principales. Llegada la expedición a La Habana, surgieron divergencias entre los generales de la Armada y la flota debido a la tardanza en reanudar el viaje ante el temor que inspiraba la presencia de una escuadra francesa y el mal tiempo reinante. Todos se pronunciaron en contra de la reanudación, incluido el almirante Morfi, pero Andrés del Pez confiaba en sus buques y abandonando la flota dio orden de partir el 11 de noviembre hacia Puerto Rico, aunque al parecer tenía instrucciones de Madrid de pasar antes por Santo Domingo.

En San Juan le comunicaron que la escuadra francesa formada por ocho grandes buques estaba cerca de Santo Domingo; sin pensarlo, tomó esa dirección apresando en el camino dos fragatas francesas cargadas de azúcar. Ya cerca de La Española divisaron otros cuatro barcos de la misma nacionalidad, y hacia ellos enfiló la proa de su buque siguiéndole todos los demás. Estando casi a tiro se vio burlado, pues llevaban izadas banderas inglesas y holandesas. Cuando descubrió el engaño se puso a barlovento del enemigo y dio la señal de combate, pero varió el viento con la entrada terral, circunstancia que fue aprovechada por los franceses para dejar la Armada a sotavento, por lo cual Pez dio la orden de retirada, ya que no quería exponer los situados que transportaba.

Los barcos de la Armada se dispersaron y todos se pusieron a salvo menos la almiranta, que fue capturada y conducida al Pitigual. Allí se negoció el canje de prisioneros con Morfi, quien aceptó devolver los franceses que estaban en Santiago de Cuba desde la campaña anterior. Realizado el canje en esa ciudad, se dirigió a Veracruz pasando antes por Campeche. Después informó que los cuatro buques franceses eran el *Borbón*, de 58 cañones, el *Bom*, de 52, el *Favorit*, de 36, y el *Bodina*, de 24, con una tripulación total de 1.030 hombres³¹.

En junio de 1697 estaban ya todos los buques menos la almiranta en Veracruz, pero no se hizo nada por salir en busca de los barcos franceses. Es más, llegaron noticias durante la invernada de que La Guaira había sido atacada por el corsario Juan de Vera, quien penetró en el puerto con cuatro bajales³², y de que los franceses habían tomado el fuerte de Bocachica en Cartagena y bombardeado Santa Marta.

³¹ *Ibidem*, pp. 282-283.

³² B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 161.

Hasta el mes de mayo del año siguiente no estuvieron los buques preparados, transcurriendo mientras tanto todo un año.

Actuación durante la Guerra de Sucesión

Los años inmediatos a la declaración de la guerra habían sido catastróficos para la Armada de Barlovento. Los buques habían regresado a Veracruz totalmente destrozados de las navegaciones inútiles a que los había sometido Pez con ocasión de los sucesos del Darién. Don Martín de Aranguren Zavala, que arribó a Veracruz en calidad de general de la Armada, aprovechó la primera salida para regresar a España con los tres barcos que había desplazado hasta allí sin haber tomado siquiera contacto con el resto. La situación se agravó tanto que la flota de 1700 salió sin escolta por no haber en la Armada ningún barco utilizable. El virrey no disponía de dinero para ninguna de las partidas a que tenía que hacer frente: se debían seis meses de paga, los barcos no se podían reparar y tampoco había para los sitiados.

La declaración de guerra hacía temer la presencia masiva de buques ingleses y holandeses, por lo que los pocos bajeles de la Armada que se pudieron recomponer necesitaban a su vez ser escoltados por la escuadra francesa en 1702 hasta La Habana con el fin de asegurar el reparto de los sitiados. En abril de 1703 aumentaron sus efectivos con dos buques nuevos construidos en Campeche que se destinaron para capitana y almiranta, más cuatro pequeños que se pudieron habilitar. Sin embargo, el virrey no podía atender a todos los frentes: resguardar las flotas, los azogues y mantener algunos barcos para la defensa de la laguna de Términos y Campeche ante la avalancha de los ingleses.

El acondicionamiento de la Armada y la dificultad para reunir las tripulaciones retrasó la salida de los azogues y sitiados en 1703 hasta el 11 de diciembre, tiempo muy poco propicio para la navegación por el golfo. A sabiendas de lo que podía suceder, se ordenó, sin embargo, la partida, confiando en la pericia del general Pez, a quien se le había vuelto a poner al frente de la Armada después del proceso. Como se suponía, al poco tiempo se desató una gran tormenta que desbarató la capitana y la almiranta en el primer viaje de ambas. En Campeche se les hicieron algunas reparaciones para continuar la derrota hasta La Habana, adonde llegaron con muchas dificultades el 2 de abril de 1704.

Los cuatro buques quedaron muy maltrechos y necesitados de nuevos arreglos que sólo se pudieron aplicar a la capitana y a la fragata *Ntra. Sra. del Rosario*, con las que zarpó para dejar el situado de Cumaná en el mes de julio. No pudo cumplir la instrucción que le ordenaba recorrer la costa de Tierra Firme y se dirigió a Puerto Rico, y desde allí al Guarico y La Habana, para huir de catorce buques holandeses que habían entrado en Curaçao. Rindió viaje en Veracruz el mes de septiembre en unión de la almiranta y el patache que había recogido durante la última etapa del recorrido.

Si analizamos el tiempo empleado veremos que si se hubiese demorado la salida hasta abril se hubiese terminado el periplo en el mismo mes y no se habrían expuesto los buques, nuevos por cierto, y los hombres a las seguras inclemencias del tiempo. Da la impresión de que las experiencias de fracasos anteriores no eran tenidas en cuenta.

Los avatares de la guerra que impedían el desplazamiento de las flotas a América impusieron al virrey la necesidad de enviar el dinero del rey en los buques de la Armada, reanudando con ellos la antigua costumbre de los viajes transoceánicos. Naturalmente, se eligió para este cometido el barco que estaba en mejores condiciones: la capitana, *Ntra. Sra. de Guadalupe*. El 11 de noviembre de 1704 da comienzo la larga serie de viajes protagonizados por este buque, con éxito increíble al conseguir sus capitanes no ser nunca interceptados, ni siquiera detectados, a pesar de transportar siempre fuertes sumas de dinero. En este primer viaje, capitaneada por Andrés de Arriola, trajo a España 1.000.000 de pesos sin sufrir ningún percance, aun realizando la travesía en tiempo de tormentas.

La capitana regresó en el mes de mayo de 1706, y en diciembre partió otra vez para España, esta vez con Andrés del Pez. Varias fragatas del comercio salieron con ella hasta La Habana. El viaje en principio fue un éxito; estaba programado que arribase al Cantábrico para no ser descubierta por las cercanías de Cádiz, pero una tormenta la desvió al puerto francés de Brest, adonde llegó en 34 días, todo un récord. Pero después en Francia se perdió mucho tiempo y no arribó a Cádiz hasta septiembre acompañada por dos buques franceses. Otro millón fue la cantidad transportada. Al regreso se demoró en España hasta mayo de 1708 por causas ajenas, como la preparación de la flota a la que debía acompañar, esperar después a que los ingleses dejasesen libre la ruta y, por último, la tardía incorporación de seis buques fran-

ceses que se agregaron como garantía. Pasó por la Aguada, Guarico y La Habana. Sobre el cabo San Antón encontró doce buques ingleses, de los cuales apresó seis cargados de mercancías³³.

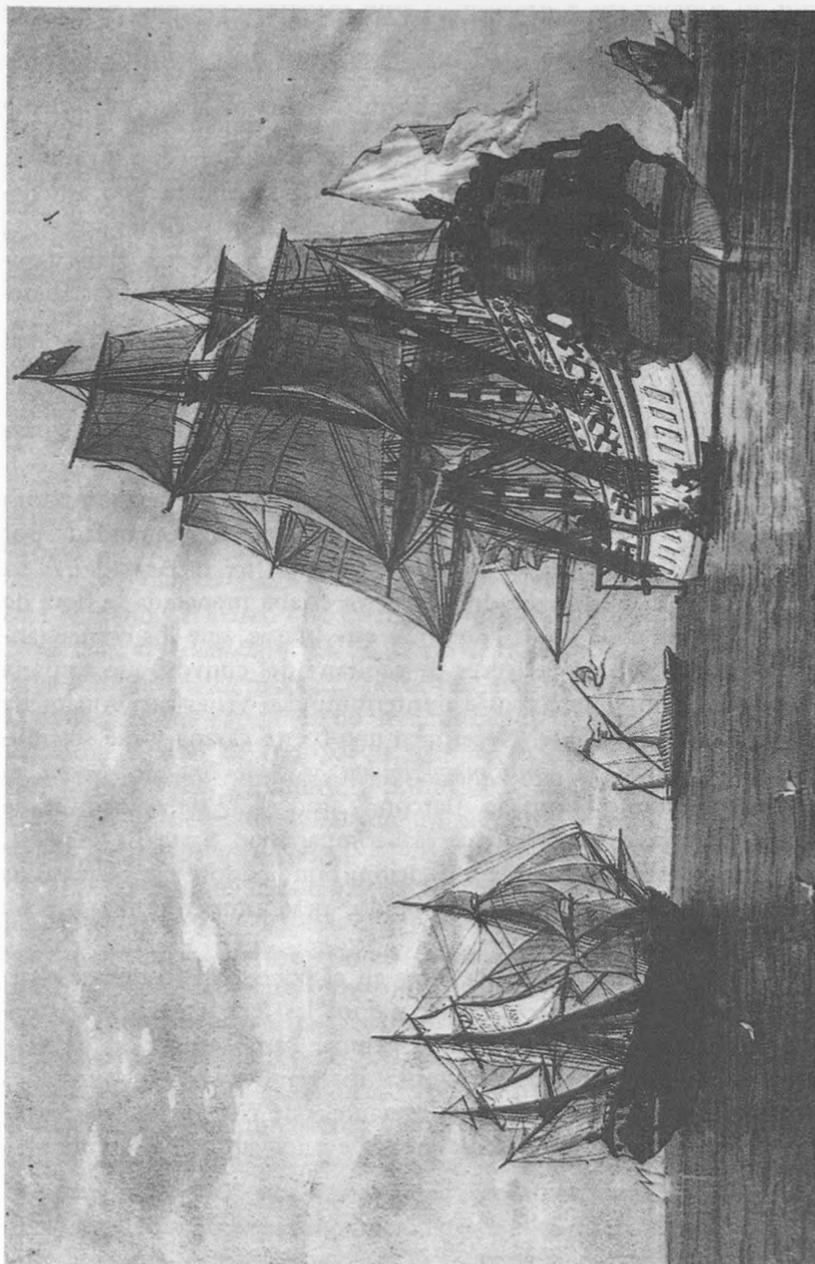
En enero de 1709 se vuelven a requerir sus servicios con el mismo fin, pero antes la nave debía ser carenada, labor que se llevó a cabo en un mes, aunque no zarpó hasta noviembre. Todo este tiempo estuvieron los buques encerrados en Veracruz. Informaciones de que una flota inglesa esperaba al convoy en la Tortuga y que en Jamaica había también muchos buques de guerra fueron la causa de esa prolongada demora. Se esperaba también una Armada francesa de apoyo que no llegó. Esta vez el tesoro se cargó en dos buques franceses y la capitana al mando de Pez realizó labores defensivas de un numeroso convoy formado por naves del comercio. En mayo de 1710 rindieron viaje en Cádiz, para regresar inmediatamente con el nuevo virrey, duque de Linares.

Todavía le aguardaba otro viaje a España, en cuya dirección partió el 29 de enero de 1711 con más de 1.100.000 pesos, comandada por Arriola, quien llevaba ya varios años al mando de la Armada. A su llegada a Cádiz el último día de marzo, ya estaba preparada la flota de aquel año. Tanta fama había adquirido este buque, que los comerciantes pidieron que hiciese las veces de capitana del convoy que zarparía el 3 de agosto. Los numerosos e ininterrumpidos viajes hicieron mella en *Ntra. Sra. de Gaudalupe*. Necesitaba una fuerte carena y fue sustituida por la almiranta, la *Santísima Trinidad*, y *Ntra. Sra. de Atocha*, al mando del almirante Diego de Alarcón. Zarpó el 29 de noviembre de 1711 con algunos mercantes que la acompañarían hasta La Habana. Un temporal desbarató toda la formación, hundiéndose también varios mercantes. El tesoro pudo ser rescatado, pero murieron más de 60 personas³⁴.

Ya hemos insistido muchas veces en el poco respeto que se tenía a las fuerzas de la naturaleza. Si repasamos las fechas en que la capitana salió de Veracruz, veremos que siempre zarpó en épocas de vientos duros, por lo que son más de admirar los grandes servicios prestados por este buque a la nueva dinastía reinante, que con los tesoros transportados por él pudo hacer frente en parte a los gastos de la guerra.

³³ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. V, p. 290.

³⁴ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 175.



Navíos franceses de principios del siglo XVIII. Navío de corso, galera de guerra, navío de 60 cañones (Rafael Monleón, Museo Naval, Madrid).

El resto de la Armada apenas hizo otra cosa que repartir situados si los envíos hechos a España dejaban algún dinero para pagar a las tropas estacionadas en los diversos fuertes que debían ser sostenidos desde México.

Últimas actuaciones de la Armada de Barlovento

Después de la Guerra de Sucesión y la paz firmada entre España e Inglaterra, no cesaron los ataques ingleses a las colonias españolas. A ellos se unieron poco después los franceses. La Armada, sin embargo, no se encontraba en buenas condiciones para hacerles frente, pese a haber conservado su entidad propia después del decreto de unidad de todas las Armadas y del ambicioso plan de construcciones navales con sede en La Habana que se había ideado, y que sólo se hizo realidad una vez extinguida la Armada de Barlovento³⁵.

Los ingleses, no obstante la paz, se quedaron en la laguna de Términos y desde allí hostigaban constantemente a Campeche. En uno de los ataques a principios de 1715 entraron en el puerto y quemaron una fragata y un bergantín. No había buques en condiciones, pues la capitana estaba incorporada a la flota de Nueva España y la Armada sólo contaba con algunas embarcaciones fruto de las incautaciones o capturas anteriores. Se mantenía alistados a los hombres en previsión de una futura reorganización, pero se les debían cuantiosas sumas, por lo que o se habían incorporado a presidios o estaban embarcados en buques mercantes. Para acosar a unas simples piraguas que merodeaban por la costa de Tuxtla fue preciso acudir a embarcaciones de pesca tripuladas por soldados del castillo de San Juan de Ulúa.

Los impuestos de Armada, sin embargo, seguían cobrándose, como hemos visto en el capítulo de la financiación, en cantidades que podían sufragar los gastos de varios buques, pero, como siempre, se destinaban a otros usos.

Ni siquiera podía atenderse al reparto de situados; y si en 1716 pudo despacharse un buque con ese cometido, se debió a la salida de

³⁵ *Ibidem*, p. 177.

la flota a la cual se incorporó la *San Juan Baustista y Perla*, de 200 toneladas, tripulada por 160 hombres. Abandonó la flota en el canal de Bahamas y pudo realizar el periplo completo sin percance alguno, consiguiendo además la captura de una balandra inglesa.

A finales de ese mismo año, a modo de alarde testimonial, se organizó una pequeña expedición con cuatro mercantes contra la laguna de Términos, consiguiendo un mediano éxito al capturar siete embarcaciones pequeñas destinadas al transporte de palo tinte. El virrey, sin embargo, debía tener tanta ilusión en ver reorganizada la Armada que las declaró todas incorporadas a la misma. A la hora de la verdad, reconocidas las condiciones que reunían, sólo se pudo elegir una pequeña fragata, la *Santa Rita*, la cual, en unión de la *San Juan*, salió a repartir los sitiados de 1717 y convoyar un navío que transportaba el tesoro. Pasado el canal, una tormenta separó a las dos embarcaciones, y teniendo informaciones de que los piratas esperaban la *San Juan* con los sitiados, su comandante don José Rocher pidió ayuda a un corsario español, que le prestó unas blandras.

Durante la estancia de Rocher en Puerto Rico le pidió el gobernador que acudiese con sus hombres y algunos que pondría a su disposición para que desalojase a los ingleses de Vieques, pues habían asentado allí una colonia. Accedió desplazándose con su fragata y cinco blandras. En principio contestaron los ingleses al emisario enviado que se entregarían, pero mientras se acercaba el grueso de los españoles huyeron todos. Permanecieron allí nueve días capturando a algunos ingleses, entre ellos al gobernador y su familia, y destrozaron las cosechas y el fuerte que habían levantado. El botín consistió en 92 negros y cuatro blandras. La *Santa Rita*, mientras tanto, había apresado una fragata inglesa y otra holandesa sobre las costas de Cuba.

Los franceses, vista la debilidad de la fuerza española, habían ocupado Santa María de Galves con motivo de la guerra entre Francia y España. Una expedición de catorce embarcaciones ligeras enviadas desde Cuba capturó dos fragatas que transportaban a los prisioneros españoles y logró tomar otra vez Santa María, pero el francés Desnots volvió a ocuparla de nuevo llevándose como prisioneros al gobernador y al comandante de la flotilla. Lo procedente hubiese sido atacarlos desde Veracruz cuando regresaba las dos fragatas y sus presas para alejarlos definitivamente del golfo, pero nada se hizo a pesar de haberse

acercado a Santa María para llevar alimentos. La paz de 1721 retornó otra vez Santa María a posesión española³⁶.

En 1719 se había reforzado la Armada con algunas embarcaciones llegadas desde España, con las cuales, más las capturadas, llegó a contar con nueve bastante bien artilladas, fuerza suficiente para operar contra daneses e ingleses, que estaban poblando y fortificando algunas islas menores. No obstante, su actividad se redujo a repartir sitiados, y no todos los años. Los barcos se fueron pudriendo en el puerto hasta tal punto que en 1728 sólo quedaban en condiciones de navegar una fragata de 28 cañones y dos balandras.

Reforzada la Armada con una fragata nueva construida en La Habana, pidió el gobernador de Yucatán ayuda para expulsar a los ingleses de Valis. Se organizó la expedición y después de permanecer varios meses en sus proximidades, a su comandante don Rodrigo de Torres sólo se le ocurrieron disculpas para no actuar y únicamente despachó unas balandras para hostigarlos mientras él regresaba a Veracruz con la fragata nueva³⁷.

A partir de 1726 comenzaron a llegar al Caribe y al golfo grandes navíos de línea comandados por renombrados marinos como Rodrigo de Torres, Antonio Gaztañeta, Benito A. Espínola, etc., con sus títulos de comandantes y jefes de escuadra. El centro de operaciones se trasladó también a La Habana. Parecía que la cosa iba a cambiar a mejor, pero todo siguió igual. Se esperaba concentrar en La Habana un contingente de navíos de línea para hacer frente a los ingleses, que con motivo de la guerra con España habían desplazado al Caribe una poderosa escuadra compuesta por diez navíos de línea al frente del comandante Hozier. Pero la pretendida formación española se quedó en seis buques, de los cuales sólo dos eran de 70 cañones y el resto de 50 y menos, por lo cual Gaztañeta, que comandaba la formación, no se atrevió a atacar el puerto de Bastimentos donde estaban anclados los buques ingleses. Un ataque de éstos a Portobelo y Cartagena resultó fallido por la epidemia que se extendió a sus tripulaciones³⁸. Luego se consideró un éxito el desplazamiento de la flota a Tierra Firme hasta La Habana custodiada por los barcos de Gaztañeta.

³⁶ P. E. Pérez-Mallaína Bueno, *op. cit.*, pp. 299-315.

³⁷ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. VI, pp. 182-183.

³⁸ B. Torres Ramírez, *op. cit.*, p. 201.

Esta importante formación, como otra que actuó en las aguas del Caribe en la guerra de 1740 al frente de Lezo, no pertenecía a la Armada de Barlovento. Igual que sucedió en la Mar del Sur en los esteriores de su Armada, también en el golfo y en el Caribe eran escuadras peninsulares las que acudían para intentar solventar los conflictos planteados. Los pocos buques de la Armada bastante hacían con repartir los sitiados cuando había numerario que transportar³⁹.

³⁹ C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. VI, pp. 245-246.

APÉNDICES

BIBLIOGRAFÍA

Ya hemos indicado en la Introducción que existen obras fundamentales dedicadas por separado a cada una de las Armadas, a las cuales nos remitimos con cierta asiduidad en el desarrollo de nuestro trabajo. Nos referimos a *La Armada de Barlovento*, de Torres Ramírez, Bibiano, Sevilla, 1981, y *La Armada del Mar del Sur*, de Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, y Torres Ramírez, Bibiano, Sevilla, 1987, ambas publicadas por la Escuela de Estudios Hispano-Americanos. La primera, con 337 páginas, explica en siete capítulos los intentos de formación y desarrollo de actividades de la Armada de Barlovento. En ellos analiza pormenorizadamente las vacilaciones en torno a su creación así como las interrupciones habidas en sus formaciones. En el relato de las operaciones señala a cada paso los barcos y tripulaciones de sus dotaciones insistiendo en las deficiencias y explicando el porqué de las mismas, siempre con los documentos respectivos que avalan sus afirmaciones. En los capítulos VIII y IX estudia la financiación, dando cuenta de la creación y evolución de los impuestos destinados a la Armada, los productos gravados y las cajas recaudadoras, con datos documentales de cada una de ellas. En el X y último analiza la problemática de las tripulaciones y los barcos. Ofrece un listado de buques y mandos con la cronología correspondiente.

La segunda obra programa el trabajo por secciones en seis capítulos, correspondientes a la reglamentación, las tripulaciones y sus mandos, dando cuenta puntual del favoritismo de los virreyes a la hora de designar los mandos y de los problemas planteados con el despido de las tripulaciones; los barcos con las innovaciones propias del ámbito marítimo y un listado de los estrictamente de guerra; los gastos y su financiación, resaltando la contribución de los peruanos al mantenimiento de la Armada. Las operaciones, por orden cronológico, son expuestas en dos capítulos muy parecidos, uno a grandes rasgos y otro con todo detalle. Inserta algunos mapas, gráficos, planos de ciudades, fortalezas y fotografías de grabados ilustrativos de batallas.

Estos dos investigadores han aportado otros trabajos muy útiles para quienes deseen adquirir un conocimiento real de las vicisitudes de la marina de la época. Torres Ramírez, con sus colaboraciones en el tomo XI-1 de la gran *Historia General de España y América* que está siendo editada por RIALP en 24 gruesos volúmenes de gran formato, de los cuales cinco están dedicados a América. Pérez-Mallaína, en su obra *La Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, 1982, Escuela de Estudios Hispanos-Americanos, con sus 486 páginas, ofrece las características de la agonía de las Armadas españolas y los intentos de renovación. Es una obra extensa que trata prolíjamente los aconteceres de la marina española de los años iniciales de la dinastía borbónica y su sumisión a los dictados emanados de Francia.

La Armada de la Mar del Sur es estudiada también por Lohmann Villena, Guillermo, en su libro *Historia Marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*, Lima, 1977, publicada por el Instituto de Estudios Histórico Marítimos de Perú. Es el tomo IV de la *Historia Marítima del Perú*; consta de 490 páginas de gran formato, divididas en tres grandes capítulos dedicados a la escuadra virreinal, marina mercante y piratas. De mucho y denso contenido, relata las vicisitudes de la Armada y detalla los buques de las distintas formaciones y las contingencias que soportaron. Para nuestro tema, su estudio de la piratería también es muy interesante.

Las reformas en la construcción naval introducidas por los Borbones pueden verse en la extensa obra de P. Merino, José, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981, Fundación Universitaria Española. Incide en la supremacía de la fábrica americana sobre la española debido a la bondad de las maderas de aquella procedencia y explica el porqué de la elección de La Habana como astillero real. Constata la evolución sufrida por los distintos tipos de embarcaciones, en especial por el navío de línea.

Las actuaciones de las Armadas pueden verse en los tomos III al VI de la *Historia de la marina* de Fernández Duro, Cesáreo, *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1889-1903, Museo Naval. Consta de nueve tomos. Utiliza abundante documentación, española y extranjera. Para nuestro tema suele citar la colección Navarrete, serie manuscrita consistente en copias literales de documentos de diversos archivos, principalmente del General de Indias. Quizá por eso se le aprecia menos, pero la colección está certificada como copia fiel.

Lo concerniente a la Armada de Avería está magistralmente tratado por Céspedes del Castillo, Guillermo, *La Avería en el comercio de las Indias*, Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 1945, volumen II, pp. 515-698. Fue reeditado después por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Nadie, antes o después que él, ha desentrañado el tema con tanta minuciosidad; explica los motivos de su creación, los porcentajes cobrados a los comerciantes, los tipos

de barcos utilizados y el empleo dado al dinero recaudado. Da cumplida cuenta de la composición de las flotas y barcos de guerra de escolta. Añade un apéndice con todas las flotas.

Serrano Mangas, Fernando, en su libro *Los Galeones de la Carrera de las Indias, 1650-1700*, Sevilla, 1985, publicado por la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, en 224 páginas. de pequeño formato, estudia el galeón español, su evolución, la construcción a base de asientos, los pertrechos necesarios, los astilleros del Cantábrico y la artillería que portaban.

Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, Londres, 1826, ofrecen las experiencias que adquirieron durante su estancia en la mar del Sur y vierten algunas opiniones muy interesantes. Por ser noticias de primera mano se pueden considerar como fuentes. Inciden en el comportamiento especial de los funcionarios reales.

Para el capítulo I hemos utilizado tres derroteros, que consideramos suficientemente documentados, como pudimos haber acudido a cualquier otro, pues los datos son los mismos y se repiten constantemente: *Arte de Navegar... e Roteiro... de Indias, e Ilhas Occidentais*, de Pimentel, Manoel, Lisboa, 1746 na offic. de Francisco da Silva. Detalla las costas correspondientes con direcciones de vientos y rutas más frecuentadas. Da cuenta de cuáles son, a su entender, más óptimas. Presenta algunos gráficos de ensenadas con sus sondas, peligros y lugar más idóneo para surgir. Nos dice además la hora del día que es más apropiada para entrar o salir de las ensenadas.

Derrotero de las Costas del Brasil... con el de las costas del Río de la Plata, de Posadillo, Isidoro, Teniente de Navío de primera clase, Madrid, 1872, Depósito Hidrográfico. Muy detallista, estudia las costas palmo a palmo, señalando las rocas, arenas y anegadizas, peligros o facilidades de las mareas para atracar en cada lugar, hasta dónde se debe profundizar en el interior de las ensenadas y los vientos bonancibles o peligrosos.

Derrotero de las Costas de la América Meridional, de Parker King, Phillip y Fitzroy, Robert, Madrid, 1885, Depósito Hidrográfico. Es el más científico de los tres. Aporta las investigaciones de la fragata *Beagle*; señala las posiciones antes de enfilar cada ensanada, los abastecimientos que se pueden encontrar en cada lugar, los mejores vientos en cada momento del día, etc., y da muchas noticias históricas relativas a los lugares que va recorriendo.

Una obra fundamental para conocer todo lo relativo a astilleros de la época es *Los Astilleros de Guayaquil Colonial*, de Clayton, Lawrence A., Guayaquil, 1978, Archivo Histórico de Guayas. Estudia en profundidad los astilleros de Guayaquil y Puná, en realidad uno solo con dos zonas que se complementan. En Guayaquil se iniciaban las obras y se terminaban en Puná, sobre todo los de los buques mayores. Estudia la fabricación de cada uno de los barcos allí construidos, con todos los accesorios, los costes de las embarcaciones, los pro-

blemas de la maestranza con su personal y salario, etc. Es una obra de consulta para quien quiera profundizar en el conocimiento del tema en todos sus aspectos. Incluye unos índices de mucho interés.

Quienes se preocupen por todo lo relativo a los materiales de construcción de buques de madera pueden acudir al *Estudio sobre los materiales y efectos usados en la Marina*, de Salvador Cerón, Cádiz, 1882, Imprenta de don Francisco de P. Jordán. Está recomendado como obra de consulta para los Cuerpos de la Armada. Cada uno de los materiales está descrito con todas sus clases, señala las mejores en cada ocasión y estudia el tratamiento de todos ellos. Podemos señalar como óptimo el estudio de las maderas y fibras vegetales.

Otra obra más sencilla es la *Cartilla de construcción y manejo de buques*, de Roldán, Miguel, Madrid, 1877, segunda edición, Imprenta de T. Fortanet. Explica con cierto detalle, pero asequible a los profanos, la construcción naval en madera.

Una obra de divulgación y muy sencilla de asimilar es *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, Madrid, 1985. Varios autores analizan los diversos temas relativos a la construcción naval, instalaciones, fortificaciones, etc. Unos esquemas y fotografías amenizan la exposición y hacen más inteligible el contexto. Publicada por el CEOPN.

Caracuel Moyano, Rocío, «Los mercaderes del Perú y la financiación de los gastos de la Monarquía, 1650-1700», en *XXXVI Congreso Internacional de Americanistas*, t. IV, Sevilla, 1966, pp. 335-343. Nos explica las formas de aportaciones económicas de los peruanos a los gastos de la Monarquía, incluida la Armada.

Laviana Cuetos, M.^a Luisa, «La Maestranza del Astillero de Guayaquil en el siglo XVIII», en *Temas Americanistas*, Sevilla, 1984, núm. 4, pp. 26-32, presenta un enjundioso estudio de los diversos aspectos de la maestranza: el astillero, nivel técnico, etnia del personal, sueldos y tradición familiar.

Se deben tener en cuenta las reducidas pero jugosas informaciones aportadas por Alsedo y Herrera, Dionisio, en su *Compendio Histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos y puerto de Guayaquil en las costas de la Mar del Sur*, Madrid, 1946, y por Veitia Linaje, José, en el *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, publicado por el Consejo de Asistencia al Fomento Argentino, Buenos Aires, 1945.

Alguien puede echar de menos bibliografía en lengua inglesa o francesa. No la omitimos por descuido o desconocimiento, sino simplemente porque los investigadores extranjeros se han limitado a los aspectos de sus respectivas naciones, que serán también tratados en esta colección por autores aborígenes.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

1.	Puerto Rico y Bahía Honda	21
2.	La Habana y San Juan de Ulúa	26
3.	Vientos y corriente marítima de Humboldt	31
4.	Vientos y corrientes del mar Caribe y golfo de México	43
5.	Galeazas de finales del siglo xvii	50
6.	Golfo de Panamá	66
7.	Buque de principios del siglo xvii	98
8.	Corte transversal y longitudinal de una nao: Corte longitudinal de una nao de 400 toneladas. Corte longitudinal de una nao de 100 toneladas	112
9.	Navío de 60 cañones de principios del siglo xviii	124
10.	Galeón del siglo xvii	134
11.	Galeón capitana del almirante Hoces (1634)	140
12.	Ruta de la plata en la Mar del Sur y comercio regional	217
13.	Ciudad de Panamá	221
14.	<i>Golden Hind</i> de Drake	230
15.	Carracas del siglo xvii	233
16.	Rutas de los corsarios extranjeros	235
17.	Galeones, holandés y castellano del siglo xvii	241
18.	Galeón francés	251
19.	Ruta de los galeones españoles y comercio extranjero	260
20.	Ataques de ingleses y holandeses a las colonias españolas	269
21.	Navíos franceses de principios del siglo xviii: Navío de corso, galea de guerra, navío de 50 cañones	280

ÍNDICE ONOMÁSTICO

- Agramont, 94, 95, 264, 273.
Alarcón, Diego de, 279.
Alba de Liste (conde), 145, 162, 169, 228.
Alberros, Francisco, 202, 261.
Almeyda, Marcos de, 132.
Alonso, Hernando, 143.
Alsedo y Herrera, Dionisio de, 107, 114.
Alvarado, Pedro de, 57, 118, 138, 231.
Álvarez, Juan, 80.
Álvarez del Pulgar, Pedro, 237, 238.
Alzamora, José de, 159, 174, 175, 220.
Ansón, José, 76, 229, 254, 255.
Antonelli, Juan Bautista, 53, 78.
Arana, Pedro de, 216, 225.
Aranguren Zavala, Martín de, 97, 118, 277.
Arriola, Andrés de, 267, 274, 278, 279.
Astina, Antonio, 92, 95, 96, 202, 263, 265, 266, 273, 274, 275.
Austrias (dinastía), 129, 185.
Autrán, Cipriano, 116, 122.
Avendaño, Cristóbal de, 67.
Báncora Cañero, M.C., 207.
Bañuelos, Jerónimo de, 87.
Barrios, Ignacio, 275.
Benavides, Manuel, 220.
Borbones (dinastía), 159.
Brouwer, Hendrick, 136, 207, 219, 227.
Butrón, Francisco, 97.
Cadereyta, marqués de, 83, 84, 191, 192, 201.
Camero, Hernando, 225.
Campos, Alonso de, 89, 91, 171, 172, 268, 270.
Campos, Juan de, 132.
Candamo (contador), 198.
Castelfuerte (marqués), 75, 126, 175, 223, 254.
Castellar, conde de, 69.
Castelldosrius, marqués de, 189, 249.
Castilla, Gabriel de, 226.
Castro, Beltrán de, 232, 234.
Cavendish, Thomas, 58, 60, 216, 224, 225, 231, 232.
Cea, Juan de, 239.
Centeno, Roque, 132.
Cerón, Salvador, 113, 115, 116.
Clayton, Lawrence, 107, 118, 125, 139.
Colón, Cristóbal, 52.
Colón, Diego, 52.
Cook, John, 245.
Cordes, Simón, 62, 136, 225, 236.
Cornejo, Francisco, 148.
Cortés, Francisco, 96, 275.
Cussy (gobernador), 264.
Chinchón, Luis Jerónimo Fernández de Cabrera y Bobadilla, conde de, 65, 67, 119, 139, 175, 186, 190, 200, 218, 219, 227.
Dahlgren, 255.
Dampier, 249.
Desnots, 282.
Díaz de Zorrilla, Pedro, 244.
Dieguillo, 258.
Diústegui, Agustín, 88, 89, 90, 91, 171, 172, 194, 202, 209, 210, 268.

- Drake, Francis, 38, 47, 51, 53, 58, 60, 135, 137, 139, 207, 215, 216, 224, 225, 231.
- Eaton, John, 245.
- Enríquez, Juan, 265.
- Enríquez de Almansa, Martín, 59, 139, 185.
- Enríquez de Borja, Juan, 80, 81.
- Escalona (duque), 83, 84, 85, 132, 152.
- Espínola, Benito A., 283.
- Esquilache (príncipe), 63, 64, 207, 218, 239.
- Extraclim, 249.
- Felipe II, rey de España, 53.
- Felipe III, rey de España, 14.
- Felipe IV, rey de España, 109, 205.
- Felipe V, rey de España, 72, 146, 248, 250.
- Fernández de San Millán, Juan, 263.
- Fernández Duro, C., 213, 237.
- Filipón, Miguel, 234.
- Fitzroy, R., 46.
- Fuente, Toribio de la, 132.
- García Palacio, Diego, 122.
- Gaztañeta, Antonio de, 100, 102, 122, 283.
- Gómez de Sandoval, Diego, 174, 175.
- Gómez de Sandoval, Jerónimo, 82, 208.
- Granda, Antonio de la, 104.
- Guadalcazar (marqués), 64, 67, 139, 144.
- Harkman, Elías, 227.
- Hawkins, Richard, 61, 62, 119, 120, 225, 232, 234.
- Heredia, Lorenzo de, 234.
- Herrera, Fernando de, 227.
- Heyn, Piet, 82.
- Hozier (almirante), 102, 283.
- Huidobro (capitán), 268, 270.
- Hurtado de Mendoza, Bernardino, 174.
- Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, García, 60, 119, 138, 232, 237.
- Ibarra, Carlos de, 209.
- Igarza, Nicolás de, 71.
- Iriarte, Pascual de, 228.
- Iriarte, Pedro, 265.
- Jorge Juan, 108, 114, 115, 123, 127, 131, 151, 155, 165, 167, 170, 200.
- King, P. Parker, 46.
- Klein, H.S., 206, 208.
- Landeche, Antonio de, 97.
- Laviana Cuetos, M.L., 126, 150.
- Layseca, Antonio de, 172.
- Le Maire, Jacobo, 218.
- Lemos (conde), 220.
- Lezcano, Juan Bautista, 89-90.
- Lezo, Blas de, 75, 76, 159, 167, 169, 174, 175, 223, 252, 253, 255, 284.
- L'Hermite, Jacques de, 64, 65, 136, 144, 203, 207, 218, 227, 239, 245.
- Linares (duque), 279.
- Liñán y Cisneros, Melchor, 69, 70, 244.
- López de Artunduaga, Dionisio, 71.
- López de Gomara, Francisco, 95, 263, 265.
- López Gijón, Jacinto, 95, 147, 266.
- López Pintado, Manuel, 100.
- Lorenzillo, 94, 95, 263, 265, 272, 273, 274.
- Luis XIV, rey de Francia, 72, 222, 248.
- Magallanes, Fernando de, 58, 223, 231.
- Mahn, 236.
- Maire, 236.
- Mancera (marqués), 67, 68, 144, 154, 158, 159, 175, 209, 219, 227, 237.
- Marcus, Pedro, 271.
- Martinet, Juan Nicolás de, 73, 74, 75, 123, 148, 149, 153, 208, 213, 250, 252, 253.
- Medranza, Pedro de, 174, 175.
- Meléndez Valdés, Pedro, 52.
- Mello, Cristóbal de, 145.
- Mendoza, Antonio de, 175.
- Mendoza, Rodrigo de, 237, 238.
- Menéndez Avilés, Pedro, 77, 109.
- Merino, J.P., 122.
- Moncloa (conde), 137, 145, 186, 189, 222.
- Montesclaros (marqués), 62, 117, 144.
- Morcillo, Diego, 189-190, 223, 254.
- Morfi, Guillermo, 267, 275, 276.
- Morgan, Henry John, 242, 243.
- Múxica, Alonso de, 227.
- Noort, Oliver van, 62, 136, 225, 236.
- Novoa, Francisco de, 79, 80.
- Ochoa, Andrés, 94, 95, 262, 271, 273.
- Olivarría, Miguel de, 78.
- Olivares (conde-duque), 65, 83, 84, 168, 186, 192, 203, 209.
- Olza, Antonio de, 94.
- Osorio, Antonio, 82.

- Oxenham, John, 57, 135.
Palafox, Juan, 83, 192, 209.
Palata (duque), 70, 71, 117, 174, 188, 200, 213, 222, 245.
Palavicino, Tomás, 70, 174, 246, 247.
Patiño, José, 175.
Peñalosa, Juan de, 174.
Perea, Antonio, 104.
Peredo, Juan de, 93, 94, 262.
Pérez-Mallaína Bueno, F.E., 60, 67, 70, 153, 154, 179, 181, 206, 211, 243.
Pez, Andrés del, 96, 97, 265, 266, 275, 276, 277, 278, 279.
Pie de Palo, 132.
Pizarro, Francisco, 48, 57.
Pizarro, José, 76, 254, 255.
Plaza Eguiluz, Antonio de la, 85, 257.
Pontejos, Santiago, 244.
Puebla (conde), 65.
Quintana, Antonio, 92, 172, 270, 271.
Rivas, Martín, 265.
Rocher, José, 101, 282.
Rogers, Woodes, 249.
Roldán, Miguel, 111, 115.
Romero, Antonio, 265.
Salvatierra (conde), 85, 154, 174, 220, 258.
Sánchez, Mateo, 132.
Santo Buono (príncipe), 250.
Sarmiento de Gamboa, Pedro, 58, 224, 255.
Schapenham, Hugues, 239.
Segurola, Jacinto, 229.
Sharp, Bartolomé, 70, 220, 243, 245.
Shouten, Cornelio, 218, 236.
Silva, Luis de, 80.
Sosa, Fernando de, 85, 257.
Sosa, Francisco de, 174.
Spielbergen, Horis von, 63, 136, 144, 207, 218, 227, 237, 238, 239.
Suárez, Mateo, 152.
Swan, Charles, 245.
Tejada, Juan de, 53.
Tepaske, J.J., 206, 208.
Toledo, Francisco de, 57, 58, 59, 135, 139.
Torres, Rodrigo de, 101, 102, 283.
Torres Ramírez, B., 60, 67, 70, 81, 89, 92, 153, 154, 172, 177, 179, 181, 193, 197, 199, 206, 211, 243.
Ulloa, Antonio, 108, 114, 115, 127, 131, 151, 155, 165, 170, 200.
Urbina, Juan de, 87, 259, 267.
Urdinzu, Bartolomé de, 73, 74, 75, 159, 167, 169, 174, 175, 223, 252, 253, 255.
Valdivia, Pedro, 41.
Vargas, Alonso de, 232.
Vea, Antonio de, 228.
Velasco, Juan de, 62, 226.
Velasco, Luis de, 51, 61, 62, 136, 216, 234.
Vélez de Medrano, Pedro, 86, 88.
Vera, Juan de, 276.
Vernon, Edward, 76.
Villagarcía (marqués), 229.
Villar (conde), 59, 139.
Vivero Galindo, Francisco, 96, 275.
York (duque), 245.
Zúñiga, Hernando de, 119.

ÍNDICE TOPONÍMICO

- Acapulco, 37, 65, 188, 191, 223, 226, 229, 239.
Aguada, 259, 279.
Aguadilla, 22.
Aguja (cabo), 29, 45.
Alcalá de los Gazules, 167.
Altares (montes), 23.
Alvarado, 33, 102, 108, 148, 195, 256, 258.
— Río, 33.
América, 13, 15, 16, 19, 24, 25, 40, 51, 79, 82, 87, 93, 99, 105, 106, 117, 118, 122, 132, 133, 137, 138, 150, 152, 169, 194, 201, 202, 203, 211, 212, 236, 278.
América del Sur, 46.
Amsterdam, 64, 88, 90, 237.
Anegada (bahía), 37.
Ángeles (punta), 42.
Antillas, 27, 52.
Antillas Mayores, 19, 20.
Antillas Menores, 20, 22, 38.
Antofagasta, 44.
Apalache (cabo), 87.
Arauco (golfo), 41.
Araya, 27, 77.
Arenas (punta), 42.
Arequipa, 45.
Arica, 44, 60, 64, 73, 216, 218, 219, 224, 226, 231, 232, 245, 247.
Aruba, 27.
Ascensión (bahía), 263, 274.
Atacames, 61, 108, 234.
Atlántico (océano), 30, 38, 48, 58, 70, 75, 119, 131, 137, 152, 161, 164, 167, 223, 229, 242, 243, 253.
Atrato (río), 29, 48.
Augusta (punta), 29.
Ayanto, 228.
Azores, 53.
Azúa, 52.
Bahamas (islas), 87.
— Canal, 16, 54, 79, 85, 96, 263, 282.
Bahía Blanca, 36.
Ballena (punta), 34.
Ballestas (isla), 45.
Banco Mediano, 36.
Barcelona (Venezuela), 27, 100, 171.
Barragán, 35.
Barú (isla), 72, 271.
Bascuñana (punta), 44.
Bastimentos, 102, 283.
Beata (isla), 23.
Bermeja (punta), 37.
Bío-Bío (río), 41.
Boca del Infierno (isla), 22.
Bocanegra, 239.
Bogotá, 48.
Bolivia, 117.
Bonaire (isla), 27.
Bonifacio, 41.
Brasil, 20, 61, 228.
Breaksea (isla), 39.
Breda, 65, 203.
Brest, 278.
Buenaventura, 47, 48.
Buenavista (cayo), 24.

- Buenos Aires, 35, 36, 65, 71, 188, 200, 252, 253, 254.
 Cabañas (río), 24.
 Cádiz, 53, 73, 84, 86, 87, 88, 89, 93, 102, 165, 166, 171, 173, 187, 201, 202, 252, 258, 278, 279.
 Caimanes (cayos), 25, 264.
 Caja de los Muertos (isla), 22.
 Cajamarca, 116.
 Calbuco, 41.
 Caleta (punta), 34.
 California, 215, 225, 226.
 Callao (El), 16, 37, 45, 46, 54, 64, 65, 67, 68, 72, 75, 107, 118, 122, 123, 128, 130, 139, 158, 159, 160, 162, 165, 166, 177, 179, 180, 204, 206, 216, 218, 219, 220, 222, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 231, 232, 234, 237, 238, 239, 240, 244, 245, 246, 247, 249, 253.
 Campeche, 32, 83, 90, 97, 99, 108, 122, 147, 148, 151, 173, 192, 194, 198, 258, 259, 261, 263, 268, 273, 276, 277, 281.
 Canarias, 53, 89, 164, 169.
 Cane, 40.
 Canoas (punta), 29.
 Cantabria, 89, 99, 116.
 Cantábrico (mar), 14, 108, 119, 120, 152, 200, 278.
 Cañas (río), 257.
 Cañete, 61, 247.
 — Batalla, 144.
 Caracas, 28, 196, 197, 201, 261.
 Carguao (valle), 271.
 Caribana (punta), 29.
 Caribe (mar), 13, 16, 19, 20, 32, 38, 52, 54, 55, 57, 70, 76, 82, 84, 90, 92, 106, 109, 115, 118, 122, 129, 130, 153, 163, 164, 178, 185, 191, 195, 199, 201, 210, 246, 255, 258, 261, 271, 283, 284.
 Carnero (bahía), 41.
 Carranza (punta), 42.
 Cartagena de Indias, 27, 28, 29, 30, 42, 52, 53, 54, 76, 84, 92, 93, 96, 108, 115, 118, 137, 147, 190, 192, 197, 199, 201, 261, 262, 263, 266, 268, 270, 271, 276, 283.
 Castilla, 206, 208, 212.
 Castillo Chico, 33.
 Castillo Grande, 33, 34.
 Castro, 227.
 Cataluña, 185.
 Catatumbo (río), 28.
 Cativa, 30.
 Catoche (cabo), 32, 87, 264, 273.
 Cayos (bahía), 23.
 Cayos de San Juan, 101.
 Ceuta, 85.
 Coatzacoalco, 25, 32, 108, 109, 123, 274, — Río, 32.
 Cobija, 73.
 Cochinos, 24.
 Codera (cabo), 27, 28.
 Coiba (isla), 247.
 Coles (punta), 45.
 Colima, 226.
 Colombia, 20, 46.
 Colorados (archipiélago), 24.
 Collanao, 228.
 Concepción, 42, 108, 226, 229.
 Copiapó, 44.
 Coquimbo, 42, 70, 245, 247.
 Coro, 28.
 Coronel, 41.
 Corrientes (cabo), 24, 36, 48, 77.
 Costa Firme, 20, 22, 25, 27, 52, 76, 93.
 Costa Rica, 246.
 Cruces (punta), 49.
 Cruz (cabo), 24.
 Cuba, 20, 23, 24, 25, 90, 101, 132, 190, 267, 271, 282.
 Cubita (bahía), 48.
 Cumaná, 27, 101, 278.
 Cupica (golfo), 48, 49.
 Curaçao, 27, 83, 278.
 Curaumilla (punta), 42.
 Chacao (estrecho), 40, 41.
 — Bahía, 40.
 Chachapoyas, 116.
 Chagres (río), 30.
 Champotón (río) 32.
 Chanco, 42.
 Chanduy (punta), 68, 174, 219.
 Chepo (río), 49.
 Chile, 37, 44, 70, 74, 116, 117, 177, 204, 206, 218, 225, 226, 227, 240, 245.
 Chiloé, 40, 46, 108, 115, 227.
 Chimán (río), 49.

- Chincha (isla), 45, 108, 115, 232, 240.
Chiquita (mar), 36.
Chocó, 47, 48.
Choros (isla), 44.
Darién, 29, 30, 49, 70, 243, 244, 245,
 266, 267, 277.
— Golfo, 30.
Delgada (punta), 33.
Desaguadero (río), 25, 30.
Dominica, 28.
Duao (punta), 42.
Ecuador, 46, 47.
Elena (punta), 216.
Ensenada, 35, 36.
Escudo de Veragua (isla), 30.
España (isla), 20, 22, 23, 25, 52, 242,
 276.
Espinillo (punta), 35.
Espinosa (isla), 34.
Espíritu Santo, 263, 264, 265, 274.
Estados Unidos, 30.
Este (punta), 34.
Europa, 15, 16, 20, 38, 54, 58, 65, 73,
 107, 109, 115, 119, 120, 150, 151,
 211, 253, 256.
Extremadura, 85, 86.
Falso (cabo), 29.
Ferrol (Perú), 45.
Filipinas, 37, 59, 191, 223, 226.
Flandes, 171, 236, 240.
Flores (isla), 34.
Florida, 19, 30, 52, 257.
— Estrecho, 32.
Fonseca (golfo), 107.
Fonsecas Tobago (islas), 82.
Francés (cabo), 24.
Francia, 99, 122, 248, 253, 264, 274, 275,
 278.
Fuerte (isla), 29.
Gadera (punta), 29.
— Cabo, 41.
Galápagos (archipiélago), 246.
Gallegos (cabo), 40.
Gallinas (cabo), 28.
Gallo (isla), 48.
Garachiné (cabo), 49, 219.
Gibraltar (Venezuela), 28, 90, 108.
Gonaive (golfo), 23.
Gorgona (isla), 48, 70, 244.
Gorriti (isla), 34.
Gracias a Dios (cabo), 30.
Granada, 89.
Guaco, 247.
Guadalupe, 259, 267.
Guaira (La), 28, 197, 271, 276.
Guajira (península), 27, 28.
Guantánamo, 23, 25, 108.
Guarico, 27, 275, 278, 279.
Guarney, 238, 247.
Guascana (punta), 48.
Guatalco, 225, 231.
Guatemala, 116, 192, 198, 224, 258.
Guaura, 247.
Guayana, 88, 89, 96.
Guayaquil, 16, 37, 46, 47, 54, 57, 58, 59,
 60, 62, 64, 67, 72, 107, 108, 110,
 114, 115, 116, 117, 118, 119, 122,
 126, 130, 131, 139, 143, 144, 149,
 151, 153, 161, 174, 177, 200, 220,
 224, 228, 234, 240, 244, 246, 247,
 249.
— Golfo, 44, 46.
Guayas (río), 107.
Guildad (ría), 41.
Guipúzcoa, 82.
Habana (La), 22, 24, 25, 32-33, 52, 53,
 54, 55, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 87,
 90, 92, 93, 94, 96, 97, 99, 100, 102,
 104, 108, 109, 117, 118, 122, 123,
 132, 137, 143, 147, 148, 151, 166,
 172, 173, 190, 195, 197, 198, 200,
 202, 210, 250, 257, 258, 259, 261,
 262, 263, 264, 265, 267, 270, 271,
 274, 276, 277, 278, 279, 281, 283.
Hermanas (islas), 35.
Herradura, 28, 42.
Herradurilla, 28.
Hispanoamérica, 231.
Holanda, 14, 89, 93, 108, 122, 136, 143,
 147, 151, 152, 162, 201, 227, 262.
Holbox, 32.
Holloway (canal), 40.
Honda (bahía), 24, 28.
Honduras, 22, 25, 54, 197.
Hornos (cabo), 17, 19, 35, 37, 39, 153,
 208, 218, 220, 236, 242, 245, 252.
Huancavelica, 204.
Humos (punta), 42.
Independencia (bahía), 45, 161.
Inglaterra, 14, 60, 70, 102, 137, 254, 281.

- Iquicos, 44.
 Islay (bahía), 45.
 Jamaica, 22, 25, 88, 89, 242, 279.
 Jambelí (canal), 47.
 José Ignacio (punta), 34.
 Juan Fernández (archipiélago), 44, 64, 76, 108, 218, 227, 228, 229, 245.
 Juncal (isla), 35.
 Lagartos (río), 32.
 Lamaco, 45.
 Lavapié (punta), 41.
 Lengua de Vaca, 42.
 León, 247.
 Lima, 45, 72, 117, 145, 162, 166, 179, 195, 203, 204, 206, 212, 249.
 Lobeira, 42.
 Lobos (isla), 34.
 Lota, 41.
 Luco, 41.
 Llico, 41.
 Madre de Dios (isla), 39.
 Madrid, 74, 104, 188, 227, 276.
 Maestra (sierra), 24.
 Magallanes (estrecho), 15, 17, 36, 38, 39, 59, 73, 215, 224, 231, 236, 239, 242.
 Magdalena, 48.
 — Río, 29.
 Maipú (río), 42.
 Málaga, 89.
 Maldonado, 34.
 — Punta, 34.
 Manatí, 268.
 Manglazes (punta), 48.
 Manta (bahía), 47, 216, 227, 244.
 Manzanillo, 274.
 Maracaibo, 28, 172, 194, 261, 268, 273.
 — Lago, 28, 90, 108.
 Margarita (isla), 27.
 Mariel, 24.
 Martín García (isla), 35.
 Martinica, 20, 22, 27, 28.
 Marzo (cabo), 49.
 Matanzas, 25, 82.
 Maule (río), 42.
 Mediterráneo (mar), 137.
 Mesoamérica, 20, 22.
 Messier (canal), 39.
 México, 24, 30, 80, 81, 82, 84, 87, 89, 104, 122, 130, 132, 133, 138, 157, 158, 164, 168, 178, 183, 184, 189, 190, 191, 192, 193, 196, 201, 212, 225, 240, 257, 281.
 — Golfo, 13, 16, 20, 30, 39, 76, 97, 109, 115, 131, 171, 185, 191, 199, 255, 258, 271.
 Misisipí (río), 266.
 Miza (río), 48.
 Mobila, 265, 274.
 Mocha (isla), 41, 237.
 Mollendo, 45.
 Mona (isla), 22.
 — Canal, 22.
 Monjes (islotes), 28.
 Monte-Cristi, 47.
 Montevideo, 34, 36.
 Morante, 25.
 Morro Hermoso (punta), 29.
 Mulatas, 29.
 Naba, 23.
 Navidad, 40, 42, 52, 226.
 Nazca, 244, 254.
 Negra (punta), 33, 34, 44, 45.
 Negrillo (cabo), 25.
 Negro (río), 37.
 Nicaragua, 25, 107, 216.
 Nicoya, 107.
 Nieves (isla), 83.
 Nimún (punta), 32.
 Nipe, 25.
 Nombre de Dios, 30.
 Norte (punta), 36, 37.
 Nueva España, 33, 59, 62, 80, 81, 87, 195, 200, 203.
 Nuevo (golfo), 37.
 Oaxaca, 33.
 Ocoa, 23, 52.
 Octavia (bahía), 49.
 Oribona (isla), 28.
 Orinoco (río), 27.
 Oro (isla), 274.
 Ozama (río), 22.
 País Vasco, 168.
 Paita, 46, 137, 145, 173, 229, 238, 244, 247.
 Palenque (punta), 23.
 Palma (isla), 48, 49.
 Palmer (punta), 39.
 Paloma (isla), 34.
 Panamá, 20, 30, 37, 45, 46, 49, 54, 57, 60, 67, 70, 72, 76, 107, 117, 123,

- 130, 135, 137, 139, 144, 153, 159,
161, 165, 166, 177, 185, 188, 198,
203, 208, 215, 216, 218, 219, 220,
222, 223, 224, 225, 226, 227, 228,
229, 234, 237, 238, 239, 240, 242,
244, 245, 246, 247, 255, 262, 266.
Paracas, 44, 45.
Parada (punta), 45.
Paraguaná, 28.
Paria, 27.
Parifñas (punta), 44.
Pasado (cabo), 47.
Patia (río), 48.
Penas (golfo), 39.
Penco, 42.
Pensacola, 109, 265, 267.
Peñita (punta), 49.
Perico, 239, 244.
Peritu (isla), 27.
Perlás (archipiélago), 49, 57.
Pernambuco, 219.
Perú, 44, 46, 51, 57, 63, 67, 72, 73, 80,
84, 153, 157, 158, 159, 161, 162, 163,
165, 166, 169, 171, 173, 175, 178,
185, 186, 187, 189, 190, 191, 198,
200, 203, 204, 207, 211, 212, 213,
220, 222, 225, 231, 237, 240, 247,
249, 250.
Piedra (punta), 36.
Piedras (punta), 34.
Pinos (isla), 24, 102.
Pisco, 45, 161, 226, 244, 245, 247, 254.
Pitiguao 270, 276.
Plata (isla), 47, 102, 246.
Playa (punta), 27.
Polonio (punta), 34.
Portland (punta), 25.
Portobelo, 25, 29, 30, 75, 79, 90, 91, 93,
94, 117, 130, 147, 150, 187, 188, 197,
198, 216, 220, 222, 228, 250, 261,
262, 266, 268, 271, 273, 283.
Portugal, 171, 185.
Potrero (bahía), 34.
Pringle (cabo), 40.
Pueblonuevo, 67.
Puerto Ancud, 40.
Puerto Belgrano, 36.
Puerto Bienvenido, 39.
Puerto Bueno, 39.
Puerto Caballos, 25.
Puerto Cabello, 28, 271.
Puerto Castro, 40.
Puerto Cortés, 25.
Puerto de San Pedro, 40.
Puerto de Santa Bárbara, 39.
Puerto Edén, 39.
Puerto España, 27.
Puerto Etén, 44.
Puerto Henry, 39.
Puerto Island, 39.
Puerto Kelly, 39.
Puerto Montt, 41.
Puerto Obscuro, 40.
Puerto Otway, 40.
Puerto Paix, 275.
Puerto Real, 25.
Puerto Rico, 15, 20, 22, 77, 78, 84, 86,
87, 90, 101, 102, 103, 133, 257, 258,
259, 261, 262, 263, 264, 270, 271,
274, 275, 276, 278, 282.
Puná (isla), 47, 107, 111, 116, 119, 232,
240.
Puntilla (La), 47.
Quedad (cabo), 41.
Quiriquina (isla), 42.
Quito, 234.
Rancho Harpones, 30.
Raper (cabo), 40.
Realejo, 54, 107, 115, 247.
Rennell (isla), 39.
Rescue (punta), 40.
Rey (isla), 49.
Río Alvarada, 143.
Río de Janeiro, 232.
Río de la Plata, 33, 34, 35, 36, 74, 190.
Ríohacha, 29.
Rioja (La), 89, 168.
Roatan, 263.
Roca Partida (punta), 33.
Rocha (cabo), 34.
Rodeo (El) (punta), 35, 36.
Rojo (cabo), 22.
Rosario (isla), 29.
Rotterdam, 226.
Sacramento, 35.
Salado (río), 36.
Salanga (isla), 47.
Salinas (punta), 23.
Salís (isla), 35.
Samana, 25.

- San Ambrosio (isla), 44.
 San Andrés, 40.
 San Antón (cabo), 79, 268, 279.
 San Antonio, 37, 42.
 — Cabo, 24, 36.
 San Bernardo (isla), 29, 271.
 San Blas (bahía), 30, 37.
 — Sierra, 30.
 San Borondón (río), 36.
 San Carlos (isla), 28.
 — Punta, 35.
 San Cristóbal (isla), 83.
 San Esteban, 40.
 San Félix (isla), 44.
 San Francisco (cabo), 47, 58, 224, 231.
 San José, 27.
 — Punta, 35.
 San Juan, 22, 25, 30, 45, 108, 276.
 — Río, 48.
 San Juan de Antón, 216.
 San Juan de Puerto Rico, 52, 199.
 San Juan de Ulúa, 33, 96, 97, 101, 267, 281.
 San Lorenzo (isla), 45.
 — Cabo, 47.
 San Martín (isla), 83.
 — Sierra, 33.
 San Mateo (cabo), 47.
 San Matías (golfo), 37.
 San Miguel, 49.
 — Golfo, 49, 222, 243, 246.
 San Pedro (punta), 35.
 San Román (cabo), 28.
 San Sebastián, 89.
 Sangallán (cabo), 226.
 Sanlúcar de Barrameda, 54, 81.
 Santa, 45.
 Santa Ana (bahía), 27.
 Santa Catalina (isla), 22, 274.
 Santa Clara, 240.
 Santa Cruz (islas), 22.
 Santa Elena (bahía), 47.
 Santa Fe, 198.
 Santa Lucía (río), 35.
 Santa María (isla), 41, 226, 237.
 — Cabo, 33, 34.
 Santa María de Galves, 265, 282, 283.
 Santa Marta, 29, 52, 82, 83, 95, 96, 199, 266, 270, 271, 274, 276.
 Santander, 76.
 Santiago de Cuba, 23, 52, 88, 108, 109, 276.
 Santiago de Chile, 42.
 Santiago de los Caballeros, 264, 274.
 Santo Domingo, 15, 22, 27, 52, 54, 55, 77, 82, 84, 90, 95, 102, 103, 108, 137, 166, 168, 173, 177, 191, 197, 199, 208, 209, 257, 263, 264, 267, 268, 270, 271, 274, 275, 276.
 Saona (isla), 22.
 Sarmiento (canal), 39.
 Savanás (río), 49.
 Sechura, 44, 46.
 Serena (punta), 42.
 Serena (La), 42, 70, 245.
 Sevilla, 65, 78, 92, 162, 187, 193, 200, 202, 249.
 Sisal, 32.
 Solano (punta), 48.
 Sonda (isla), 87.
 Sudamérica, 44, 242.
 Sur (mar del), 20, 29, 30, 37, 39, 41, 48, 51, 54, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 68, 70, 71, 72, 76, 106, 107, 115, 117, 118, 119, 120, 123, 129, 130, 131, 135, 136, 138, 150, 151, 152, 153, 158, 160, 161, 163, 167, 169, 189, 203, 204, 213, 215, 220, 220, 222, 225, 227, 231, 236, 237, 239, 242, 243, 245, 247, 248, 250, 252, 254, 255, 256, 284.
 Suroeste (punta), 25.
 Talcahuano, 42.
 Tampico, 33, 94, 272, 273.
 Tánger, 85.
 Términos (laguna), 32, 97, 101, 266, 271, 277, 281, 282.
 Terranova, 14.
 Tiburón, 23, 25, 29.
 Tierra Firme, 75, 90, 95, 197, 223, 258, 263, 264, 271, 274, 278, 283.
 Tigre (punta), 35.
 Tomé, 42.
 Tongoy, 42.
 Topocalma (punta), 42.
 Toro (punta), 42.
 Tortuga (isla), 242, 262, 279.
 — Cabo, 265.
 Tortugas (archipiélago), 24, 27.
 Tortuguilla (isla), 29.

- Tres Montes (cabو), 40.
Tres Puntas (cabو), 39.
Trinidad, 27, 90, 268.
Triste (golfo), 28.
Trujillo, 25, 45.
Tucapel (punta), 41.
Tuiza (río), 49.
Tumaco, 48.
Túmbez, 41.
Tuxpan, 33.
Tuxtla, 281.
Unare (río), 27.
Unión (bahía), 37.
Urabá (golfo), 29, 30.
Vaca (isla), 23, 101, 268.
Valdés (península), 37.
Valdivia, 38, 41, 108, 115, 161, 207, 219, 227, 228, 237, 245, 254.
Valis, 102, 283.
Valparaíso, 42, 44, 46, 61, 161, 224, 226, 231, 232, 237.
Vallano (golfo), 244.
- Vela (isla), 23.
— Cabo, 29.
Venezuela, 20, 27, 191, 268, 271.
— Golfo, 28.
Veracruz, 15, 33, 54, 85, 86, 87, 90, 93, 94, 96, 97, 101, 102, 104, 109, 117, 122, 123, 147, 166, 172, 173, 177, 191, 192, 193, 194, 196, 198, 202, 209, 210, 257, 258, 259, 261, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 270, 271, 272, 275, 276, 277, 279, 282, 283.
Verde (isla), 29, 33.
Vieques, 101, 263, 264, 282.
Virgenes (islas), 20, 22, 275.
Vizcaya, 82.
Yal, 41.
Yeguas (punta), 35.
Ylo, 70, 245.
Yucatán, 20, 25, 32, 116, 198, 283.
— Canal, 20, 30.
Zamba, 29.
Zapara (isla), 28.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de abril de 1992.

El libro *Armadas españolas de Indias*, de Gaspar Pérez Turrado, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.

En preparación:

- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expansión holandesa en el Atlántico (1590-1800).
- El mar en la historia de América.
- Piratas y bucaneros.
- Las naves del Descubrimiento y sus hombres.
- España en la defensa del Mar del Sur.
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Función y evolución del galeón para la Carrera de Indias.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y post-colombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las esemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallardo, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

**ARMADAS ESPAÑOLAS
DE INDIAS**

COLECCIÓN MARY AMERICA

III

