

LOS PRIMEROS INTENTOS DE FORMACION DE LA ARMADA DE BARLOVENTO

Por Bibiano Torres Ramírez

A lo largo del siglo XVI cada vez se hizo más acuciante la necesidad de una armada que guardase las costas del Caribe de los continuos ataques piráticos que sobre ella se cernían.

Los sistemas de galeras que se habían ordenado a mediados de siglo en Cartagena y en algunas islas antillanas no dieron los resultados apetecidos. En muchos de esos lugares ya ni existían a fines del siglo XVI, argumentándose siempre contra ellas que sólo eran útiles con un tiempo bonancible. Tampoco las armadas que acompañaban las flotas de la Nueva España o a los galeones de Tierra Firme solucionaban el problema, ya que durante muchas épocas del año las costas americanas del imperio quedaban sin protección. Y mucho menos útil fueron aún para aquellos territorios las armadas de la guarda de la carrera de las Indias, cuya misión fue siempre sólo proteger las flotas que atravesaban el Atlántico en las cercanías de la Península.

No es hasta los últimos años del siglo XVI cuando comienza a concretarse la idea de una armada fija en las costas del Caribe, que llevaría el nombre de Armada de Barlovento, aunque otras atenciones consideradas como más urgentes para el servicio real, atrasaron aún por unos años más su realización. Sirvan estas notas que aquí ordenamos como prólogo de un próximo trabajo que proyectamos sobre la historia de dicha Armada. En este artículo glosaremos los intentos que se hicieron en los últimos años del siglo XVI y en los primeros del XVII para la puesta en servicio de ella, y los motivos inmediatos que a ello llevaron.

Diversos informes sobre su formación

En la última década del siglo XVI la aparición de ingleses y franceses por todas las islas antillanas se hizo frecuentísima. Todos los informes que se solicitaron pulsando opiniones sobre la utilidad de la Armada que se pretendía formar así lo manifestaron. Su necesidad

era patente ante aquella insostenible situación de amenazas constantes de ataques ¹.

La misma similitud se manifiesta entre los distintos informes recibidos sobre cómo debía de formarse. Existió coincidencia en que se debía de constituir con 6 u 8 galeones, de 200 a 300 toneladas cada uno de ellos, y de que las naos capitana y almiranta fuesen algo mayores: hasta de 350 toneladas cada una de ellas. E igual tendencia se aprecia entre los comunicantes cuando expresan los movimientos y misiones que debía de tener: su principal objeto sería esperar a las flotas a la altura del cabo Corrientes, hasta que todas llegasen a La Habana sobre el mes de abril. Cumplida esta misión se ocuparían las naos de la Armada de recorrer las costas de Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba y Jamaica en su totalidad.

No se menciona en estos primeros intentos de formación el lugar en que debía de invernar la Armada, tema que posteriormente, como veremos, fué motivo de muchas polémicas. Sin embargo, ya se hace constar que el mejor sitio sería Santo Domingo o Puerto Rico, porque por estar estas islas a Barlovento de las demás, con gran facilidad de movimiento podría acudir a cualquier lugar donde hubiese necesidad a causa de los vientos reinantes en aquella época. En cambio, ambos puertos tenían en contra lo mal aprovisionados que estaban para poder abastecer a un importante número de tripulación y gente de guerra, como se quería formar para la Armada. El hallarse el puerto de San Juan de Puerto Rico en la banda norte de la isla era otra contrariedad, mientras que en Santo Domingo las posibilidades de provisiones y comodidades eran superiores ².

En los distintos pareceres que hemos hallado para la formación de la Armada de Barlovento, apreciamos también entre todos ellos una gran similitud en cuanto al número de hombres que la debían de formar. Siempre se calculó que la capitana y la almiranta tuviesen unas 60 personas entre marineros, grumetes y pajes, y 100 soldados para cada uno. Los otros navíos se consideraban con capacidad para 50 personas de mar e igual número de soldados. Se pensó que la Armada

¹) Sevilla, 18 de octubre de 1595. Carta a S. M. de Don Sebastián de Arencibia. Ind.[iferente] Gen.[eral] 2661. Todos los documentos que se citan en este artículo proceden del Archivo General de Indias.

²) Madrid, 6 de noviembre de 1595. Informe de Don Pedro de Ludeña. Ind. Gen. 2661.

podiese tener además dos pataches, que llevasen cada uno 25 hombres de mar y otros 25 de guerra.

Proporcionados son, igualmente, los cálculos en cuanto al número de artillería con que se debía de equipar. Con 16 o 18 piezas se consideraban bien pertrechados, manifestándose la conveniencia de que todos los soldados fuesen mosqueteros, puesto que los arcabuces no eran de gran utilidad para los combates navales.

En cuanto al presupuesto del coste de la Armada se suponía en unos 120 000 ducados anuales³. La cifra era algo similar al coste que hasta entonces se había tenido en el mantenimiento de las galeras.

Todos los informes y todas las consultas hechas tanto por la Junta de Guerra como la de la Armada, como por las del mismo Consejo de Indias, manifestaban que fuese de inmediato el funcionamiento de la Armada de Barlovento; tanto, que no llegó a considerarse conveniente la espera que supondría la fabricación de las naos que debía de componerla, sino que mientras que éstas se hiciesen fuesen utilizadas seis naos que acababan de salir de los astilleros de Vizcaya, y que se embargasen otras dos mayores para que sirviesen de capitana y almiranta.

Fruto de esta necesidad fueron los intentos realizados para su fundación y de preparación de los navíos necesarios para ella. Aunque en este primer intento de formarla se fracasó, debemos de referir que llegó a acordarse el enviar a las costas de las islas de Barlovento 6 galeones y 2 galizabras, ordenándose que se construyesen en los astilleros de Rentería, en Vizcaya, y llegándose a librar para ello 10 000 ducados⁴.

Estos bajeles debieron de acabarse de construir. Hay noticias de que se cortaron en la menguante de enero 1000 robles para su fábrica, que se iban aserrando las tablas y que se ponían las quillas en el astillero. Por abril de 1596 trabajaban en ello más de 300 hombres, pero ya, por entonces, se había agotado el dinero que se había librado, existiendo además una deuda de otras construcciones anteriores⁵. Es posible que el asunto económico se solventase y los navíos se concluye-

³) Vid. nota 2.

⁴) Madrid, 21 de diciembre de 1595. R. C. al capitán Agustín de Ojeda. Ind. Gen. 2496. Libro 5. Fol. 160.

⁵) Cartas del capitán Antonio de Ojeda al Consejo de Indias, fechadas el 6 de abril y el 18 de mayo de 1596. Ind. Gen. 1110.

sen, pero como tantas veces ocurriría posteriormente en la historia de la Armada de Barlovento pasarían a engrosar la de la guarda del mar océano.

No obstante esta primera frustración, a lo largo del año 1596 siguióse hablando de la Armada. Diversas consultas elevadas por la Junta de Hacienda a Su Majestad así lo atestiguan; todas ellas proponiendo la creación de una armadilla para las islas de Barlovento en lugar de las existentes galeras de Santo Domingo; pero siempre las resoluciones reales nos remiten a la Junta de Armada ⁶.

Posteriormente, las noticias que tenemos de los últimos años del siglo XVI demuestran que la aprobación de la Armada de Barlovento era por todos deseada, y que igual opinión compartía el Rey. Hay testimonios de haberse entregado diversas veces sumas de dinero para la construcción de los navíos, y para que éstos fuesen proveídos de los mantenimientos necesarios⁷. Igualmente, existen diversas resoluciones para enviarlos a las costas de Cartagena y a las islas de Barlovento ⁸.

Pero a otras necesidades más apremiantes debieron de destinarse tanto los galeones construídos para la Armada, como sus provisiones. El destino continúa siendo el mismo: la armada de la guarda de la carrera de las Indias. En 1598 se aprestaban en el río de Sevilla 14 galeones para componer ambas armadas; se pensaba que juntas saliesen hasta llegar al Caribe, y allí cada una cumplierse su misión específica. Pero a pesar de diversos avisos para que todas estuviesen bien aparejadas para la navegación, la falta de fondos lo impidió, y las que se consiguieron terminar partieron formando parte de la armada de la carrera de las Indias con las flotas de aquel año ⁹.

Las salinas de Araya, causa de nuevos intentos

A fines de 1598, de nuevo, vuelven a aparecer consultas sobre la conveniencia de enviar a las islas de Barlovento para su defensa y

⁶) Madrid, 22 de febrero de 1596. Consulta del Consejo de Indias. Ind. Gen. 743.

⁷) Madrid, 3 de noviembre de 1596. Respuesta al proveedor Don Pedro Rodríguez de Herrera. Ind. Gen. 2496.

⁸) Madrid, 5 de diciembre de 1598. Junta de Guerra. Ind. Gen. 745.

⁹) Madrid, 25 de abril de 1598. Consulta del Consejo de Indias. Ind. Gen. 745.

seguridad la Armada que se estaba formando, y resoluciones también siempre favorables para que así se hiciese¹⁰. Pero tampoco nada se conseguiría, y las naves que se estaban preparando volvieron a salir con las flotas del año de 1599. El mismo proceso debió de repetirse en los dos últimos años del siglo, sin que la Armada de Barlovento aparezca en su campo de acción, aunque en 1600 volvió a tener una gran actividad su proceso de formación. A las ya referidas correrías de navíos extranjeros por los puertos del Caribe, un nuevo motivo de inquietud provocará que vuelva a hablarse con insistencia de la Armada: desde esa fecha las salinas de Araya comenzaron a observar un continuo movimiento de naves corsarias, principalmente holandesas, que acudían allí a aprovisionarse.

Por esta causa surge de nuevo infinidad de informes sobre la forma de planificarse la Armada de Barlovento. La mayoría de ellos coincidirán con los que anteriormente hemos expuesto. Otros, más realistas, y conociendo las causas que han entorpecido anteriormente el funcionamiento de ella, optan por proponer que la armada ordinaria de la carrera de las Indias se acreciente hasta siete u ocho mil toneladas, y que a la vez que acompañan a las flotas o a los galeones, cumplan también con la misión específica a la que se destinaba la de Barlovento. Con ello se evitaba el amplio gasto que resultaba de mantener allí una armada permanente. Pesaba mucho en estos informes el no haberse visto nunca claro el tomar a Puerto Rico como puerto principal, mientras que el mantenerla en La Habana durante el invierno imposibilitaba sus movimientos para cualquier acción que se ofreciese¹¹.

En un principio parece que va a triunfar este engrosamiento de la armada ordinaria, ordenándose que así se hiciese y preparándose para ello todos los navíos que se hallaban en el Guadalquivir pertenecientes a Su Majestad, ordenándose, igualmente, que se embargasen los que hubiese de particulares¹². Pero debió de ordenarse como una solución inmediata sin que tampoco se llevase a ejecución.

10) Madrid, 1 de noviembre de 1598. Consulta del Consejo de Indias. Ind. Gen. 1866.

11) Relación fechada en Sanlúcar de Barrameda el 6 de julio de 1600. Ind. Gen. 2662.

12) Madrid, 1 de julio de 1600. R. O. a Don Bernardino de Avellaneda. Ind. Gen. 2496.

Aunque la diversidad de pareceres se mantuvo, siguióse con la idea de formación de una armada exclusivamente para Barlovento, como único remedio para acabar con los tratos y los robos que las naves enemigas mantenían sobre aquellas costas, y si una y otra vez se atrasa su ejecución la causa fué siempre por cuestiones económicas.

A fines de 1600 se reciben órdenes en Sevilla de «que se apresten algunos navíos ligeros que se ha resuelto haya en las islas de Barlovento». Debían de ser 6 galeoncetes y navíos medianos y dos pataches¹³. Pero la coincidencia de la orden con la preparación de la armada de la carrera de las Indias que debía de ir por la plata del año 1601, hizo que las dificultades de la formación de aquélla fuesen grandes. El río de Sevilla volvió a recorrerse para informar de los navíos que hubiese a propósito para ello. Se hallaron tres galeoncetes que acababan de llegar con la flota al mando del general Marcos de Aramburu. Dos de ellos, el Aránzazu y el Valvaneda, se reconocieron como suficientes para capitana y almiranta, respectivamente, aunque más bien eran «para andar de puerto en puerto y no haber temporales».

También fueron reconocidos otros cuatro navíos más pequeños, de unas 200 toneladas, de fabricación francesa. Aunque sus condiciones eran buenas, había que comprarlos, ya que tanto los dueños como sus tripulantes eran franceses y existía el temor de hacer a aquellos hombres prácticos en aquellas islas y puertos¹⁴.

La ocupación de todos estos navíos sólo se concebía como una solución inmediata, pues se consideraba mucho más provechoso y útil para la Armada que se iba a formar el que se fabricasen en La Habana. Por esa época ya se consideraban aquellas construcciones mejores que las que se hacían en España, principalmente por la calidad de la madera¹⁵, y así lo hacían constar muchos de los informes de que nos valemos para trazar estas notas.

Pero una vez más se iba a tropezar con el problema económico. El Rey había ordenado a la Casa de la Contratación que entregase al

¹³) El Pardo, 12 de diciembre de 1600. R. C. al Presidente y Jueces Oficiales de la Casa de la Contratación. Ind. Gen. 2496.

¹⁴) Sevilla, 27 de diciembre de 1600. Relación de los navíos existentes en el río de Sevilla. Ind. Gen. 1116.

¹⁵) Se especificaba que la tablazón que se echa debajo del agua es de roble y no se lo come la broma. Sevilla, 20 de diciembre de 1600. Carta de Don Pedro Rodríguez de Herrera a S. M. Ind. Gen. 1116.

proveedor de ambas armadas 300 000 ducados. Pero de esta cifra sólo se hicieron efectivos 200 000 ducados, cantidad que resultó insuficiente, y una vez más la aprestada fue la armada que debía de acompañar a la flota de la plata, quedando en segundo lugar, esperando su momento, la Armada de Barlovento ¹⁶.

Don Luis Fajardo, capitán general de la flota, a quien se había hecho cargo de ambas armadas, manifestó las dificultades que tenía para la preparación de ambas. En los primeros días del año 1601 ya tenía todos los navíos que formarían la flota de la plata, y andaba buscando los de la Armada de Barlovento, para la cual ya contaba con los citados Aránzazu y Valvaneda. Pero esta tarea, una vez más, duró más de lo esperado. Consideraba necesario para ella seis lanchas o barcos luengos de Sanlúcar por la facilidad de maniobra que poseían, ideales para los efectos que debían de realizar en los bajos de las costas de la Margarita y de Punta Araya. En este menester estuvo durante todo el mes de enero de 1601. Primero fueron escogidos dos barcos franceses de 200 y 250 toneladas, que fueron posteriormente rechazados por «ser muy cortados por abajo y de mucho rasero», bien fabricados para viajes de Francia a España pero inservibles para aquellos mares del Atlántico ¹⁷.

Después se eligieron dos naos criollas de Gaspar Núñez y Domingo López, una fragata llamada San Cristóbal, de Juan Miguel, y la nao Santiago de Escocia. Todos ellos fueron embargados y se comenzaron a aprestar ¹⁸. Un mes después del embargo – éste se realizó el 12 de enero – se consideró más económico para la hacienda real la compra de ellos ¹⁹, pero sin que sepamos ni parezca que ésta llegase a realizarse. La búsqueda continuó durante el mes de marzo, pero por esta fecha se le ordena a Don Luis Fajardo que salga ya con la suya, sin aguardar a la de Barlovento, por la necesidad que hay de que vuelva lo antes posible con el tesoro ²⁰.

¹⁶) Sevilla, 27 de diciembre de 1600. Carta de Don Pedro Rodríguez de Herrera a S. M. Ind. Gen. 1116.

¹⁷) Madrid, 16 de enero de 1601. R. O. a Don Bernardino de Avellaneda y a D. Luis Fajardo. Ind. Gen. 2496.

¹⁸) Sanlúcar, 29 de enero de 1608. Carta de Don Francisco Uarte a S. M. Ind. Gen. 2662.

¹⁹) Madrid, 27 de febrero de 1601. R. O. a Don Luis Fajardo. Ind. Gen. 2497.

²⁰) Madrid, 29 de marzo de 1601. R. C. a Don Luis Fajardo. Ind. Gen. 2497.

Son también de esta época los primeros nombramientos que hemos hallado para ocupar cargos en la Armada de Barlovento. El primero fué el de Almirante que se concedió a Don Luis de Silva ²¹, el cual se hizo cargo de la preparación de la armada mientras se nombraba al general de ella. Después hallamos el del condestable mayor de los artilleros, otorgado a Don Diego García Copete ²². El título de capitán general se le da a Don Luis de Córdoba, ²³ y en la misma fecha se nombra sargento mayor de la infantería de la armada a Don Juan Veaumonte, y capitanes de infantería a Juan Pérez Portu, Juan Cerdán, Juan de la Peña Garay, Francisco de Cuéllar y Jerónimo de Vela. Completan esta primera relación de oficiales de la Armada de Barlovento los títulos de Domingo de Sarasua como pagador de ella, Pedro de Caldierna como proveedor, y Martín de Ayzaga como contador y veedor ²⁴.

A pesar de todos estos preparativos para que la Armada de Barlovento partiese, la actitud del Consejo de Indias nos hace pensar que aún no estaba madurada la idea de la armada. De otra forma no se explica que en una etapa en la que se preparaban parte de sus bajeles todavía se soliciten nuevas juntas y nuevos informes que ayuden a tomar una determinación sobre su constitución. Entre esta petición ²⁵ y la orden de marcha a Don Luis Fajardo sólo mediaron 23 días.

Acatando la orden de la junta se reunieron en Sevilla Don Luis Fajardo y Don Marcos de Aramburu con otras personas prácticas en las costas del Caribe, como eran el almirante Alonso de Chaves y el capitán Juan de Portu. Las conclusiones fundamentales a que llegan son las de establecer el lugar de invernar en Puerto Rico, por reunir las condiciones ya referidas anteriormente. La otra cuestión tratada fué la económica, considerándose necesario una consignación de 200 000 ducados anuales para los gastos de los navíos y de la gente de mar y guerra. La cifra debió de parecer razonable, y el Consejo consideró que debería de consignarse una parte en la Nueva España y otra en Cartagena ²⁶. Pero una vez más la resolución real haría retrasar

²¹) Madrid, 10 de abril de 1601. R. O. a Don Luis Fajardo. Ind. Gen. 2497.

²²) Valladolid, 29 de marzo de 1601. Ind. Gen. 2497.

²³) Real Provisión dada en Valladolid, el 22 de abril de 1601. Ind. Gen. 2510.

²⁴) Todos estos títulos se encuentran en Ind. Gen. 2510.

²⁵) Madrid, 3 de marzo de 1601. R. C. a la Casa de la Contratación. Ind. Gen. 2497.

²⁶) Madrid, 18 de abril de 1601. Consulta del Consejo de Indias. Ind. Gen. 2497.

estos definidos propósitos. Un escueto «aviseme si esta hacienda hará falta a otras cosas» pone fin otra vez a esos esperanzadores informes, a la actitud propicia del Consejo de Indias, y hasta a una serie de cédulas reales dirigidas a diversas autoridades de la región antillana para que ayuden a la Armada de Barlovento ²⁷.

Antonelli, partidario de la Armada

Independientemente de estos informes solicitados a Sevilla, existen otros de este momento, dados en Madrid. Uno de ellos, firmado por Bautista Antonelli es el primero que hallamos referente a la Armada de Barlovento, que nos traza la ruta que ésta debía de seguir por aquellas costas. Su larga experiencia en aquellas regiones, más de 20 años de servicio allí, eran un título importante de tener en cuenta. Antonelli consideraba a la Armada como imprescindible para acompañar a los galeones de la plata hasta desembocar el canal de la Bahama, y del mismo modo debía de salir al cabo de San Antón para resguardar a la flota de la Nueva España y aguardar a los galeones de Tierra Firme. Añade que los años que éstos tardasen en salir de España, la Armada debería ir a Portobelo y llevar ella la plata a La Habana, donde la recogerían aquéllos. Durante el resto del tiempo debería de recorrer las costas de la Española, principalmente su parte norte, por ser la más frecuentada por los corsarios. Para todas estas misiones consideraba necesarios 8 o 10 navíos, bien fabricados, de 250 a 300 toneladas cada uno, y bien artillados «porque han de ir ordinariamente arando la mar y la navegación no muy segura».

El interesantísimo informe de Antonelli refiere también los lugares de aprovisionamiento: de la Nueva España se abastecerían de bizcocho, garbanzos, habas y otras legumbres, mientras que de La Habana se surtirían de cazabe, de carne y de pescado ²⁸. Hemos referido casi íntegro este informe porque aunque esta vez el proyecto no se realizó, cuando posteriormente la Armada de Barlovento fué una realidad, se tuvo muy presente en las instrucciones que a sus capitanes generales

²⁷) Valladolid, 15 de junio de 1601. R. C. dirigida a diversas autoridades de México, Margarita, Venezuela, Cuba, Jamaica y Puerto Rico. Ind. Gen. 2510.

²⁸) Madrid, 10 de marzo de 1601. Informe de Bautista Antonelli. Ind. Gen. 2662.

se dieron. Y hasta el lugar de invernar – Antonelli se decidió por Santo Domingo al considerar a Puerto Rico como lugar pobre para abastecer tan poderosa armada – aunque ahora no prevaleció en el acuerdo del Consejo de Indias, fué motivo de discusión.

El año 1601 continuó siendo activo en cuanto a nuevos proyectos para la Armada de Barlovento. Después de la marcha de Don Luis Fajardo con su flota, en el mes de abril, quedaron en el río de Sevilla los dos galeones de Su Majestad el Aránzazu y el Valvaneda, y los cuatro navíos de particulares que se habían embargado. Parece que la mayor parte de la tripulación estaba ya preparada, y con la mayor parte de los bastimentos a bordo²⁹. Por primera vez alcanzaba esta situación, sin que la decisión real autorizase su partida. Lejos de ello, se piensa en utilizarlos para traer la plata del año 1602³⁰. Gracias a esta nueva propuesta sabemos que esos navíos no estaban en las condiciones necesarias para una empresa como era la encomendada a la Armada de Barlovento, en la que las naos deberían de estar navegando la mayor parte del año. Algunos de ellos, como los ocupados para capitana y almiranta habían ya hecho muchos viajes y «navigaciones de invierno no dejan en cinco viajes un navío, aunque sea muy fuerte, para intentar otro de importancia»³¹. Sólo algunos de los particulares embargados fueron considerados como de buen estado para hacer aquel viaje, ya que Don Luis Fajardo por la fecha en que había salido se presumía que no regresaría con el tiempo suficiente para volver por la plata de 1602.

Estos son los comienzos de nuevos preparativos de unir la Armada de Barlovento a la flota de la Nueva España. Todos los navíos juntos alcanzarían la Punta de Araya, y una vez limpio aquel lugar de holandeses, recorrerían las islas de Barlovento, y las costas de Cartagena y Portobelo. El principal fin que ahora se persigue estaría con ello conseguido, ya que se trataba de agregar a la flota sólo 3 o 4 navíos, que quedarían posteriormente allí resguardando los lugares donde se apreciase mayor número de corsarios³². Con este pensamiento se

²⁹) Bonanza, 28 de abril de 1601. Carta de Francisco Gutiérrez, contador, a S. M. Ind. Gen. 1117.

³⁰) Valladolid, 28 de mayo de 1601. R. O. a la Casa de la Contratación. Ind. Gen. 2510.

³¹) Sevilla, 19 de junio de 1601. Carta de la Casa de la Contratación a S. M. Ind. Gen. 1117.

³²) Sevilla, 18 de junio de 1601. Carta del Presidente de la Casa de la Contratación a S. M. Ind. Gen. 2535.

continuó trabajando durante aquel verano. Existen varias órdenes para que se les provea de artillería y de la pólvora necesaria, a la vez que se ordena que se vendan las provisiones que ya hacía tiempo tenían los navíos y que «los grandes soles» del verano sevillano estaban destruyendo⁸³.

Pero a pesar de todos estos preparativos, y de ordenarse la compra de los navíos embargados⁸⁴, en definitiva nada se hizo. El dinero faltó para el apresto de ambas armadas y se ordenó que la que estuviese preparada saliese sin esperar a la otra⁸⁵. Ni que decir tiene que la otra era la Armada de Barlovento, y así se especificó por cédula a fines de ese año⁸⁶.

Ratificamos nuestras afirmaciones sobre la existencia de una conciencia clara de que la armada no podía ser aún una realidad con el hecho de que el propio capitán general de ella residiese, alejado de todos los preparativos que se hacían, en la ciudad de Ayamonte durante los últimos meses de aquel año. Hemos encontrados diversas cartas de él, fechadas en aquella ciudad, siempre excusando su alejamiento por enfermedad, aunque en una de ellas se nos presenta como más realista. Sencillamente dice que no le gusta trabajar en juntar marineros y soldados y que se los saquen para dar a otra armada como le ha sucedido ya dos veces⁸⁷.

Así termina este intento de formación de 1601. A comienzos del año siguiente ya se reciben cédulas en Sevilla para que solo se aplique el dinero que hay para aprestar la flota de la plata⁸⁸. Las naos que iban a formar parte de la de Barlovento son desembargadas; a Don Luis de Córdoba se le nombra capitán general de la armada de la ca-

⁸³) Valladolid, 18 de julio de 1601. R. O. a Don Pedro Rodríguez de Herrera. Ind. Gen. 2497.

⁸⁴) Valladolid, 7 de septiembre de 1601. R. O. a Don Bernardino de Avellaneda. En el mismo sentido hay otra, con la misma fecha, al proveedor Don Pedro Rodríguez de Herrera. Ind. Gen. 2510.

⁸⁵) Valladolid, 17 de septiembre de 1601. R. O. a Don Bernardino de Avellaneda. Ind. Gen. 2497.

⁸⁶) Valladolid, 24 de diciembre de 1601. R. C. al Presidente de la Casa de la Contratación. Ind. Gen. 2497.

⁸⁷) Ayamonte, 22 de noviembre de 1601. Carta de Don Luis de Córdoba a S. M. Ind. Gen. 1117.

⁸⁸) Valladolid, 10 de agosto de 1608. R. C. a la Casa de la Contratación para que se haga fenecer la cuenta a una nao de Francisco Basilio, embargada para la Armada de Barlovento. Ind. Gen. 2497.

rrera de las Indias³⁹, y a Don Luis de Silva, almirante de la flota de la Nueva España⁴⁰, cargo que no aceptó.

No obstante estos resultados negativos, durante el año 1602 se siguió discutiendo la formación de la Armada. El asunto de las salinas de Araya continuó siendo el tema de diversos informes. El más interesante es el que aporta uno de los capitanes que habían sido nombrados para la Armada, Juan Pérez de Portu, gran conocedor de aquellos lugares, que manifestó que eran más de 100 las urcas holandesas que acudían cada año a aquellas salinas, siendo para ellos aquello «tan rica mina como para Su Majestad las del cerro de Potosí»⁴¹. La ruta que seguían los flamencos era buscar en primer lugar la isla de Trinidad, de donde pasaban a la Margarita y desde allí, por Cubagua, llegaban al puerto de Araya. Una vez que los barcos cargaban la sal regresaban buscando la costa de Puerto Rico hasta la Aguada, y desde allí bordeando la parte occidental de la isla iban buscando altura hasta salir al océano. En el parecer del capitán de la Armada de Barlovento, esperar por cualquiera de estos lugares a los holandeses sería una fácil operación militar por la lentitud con que se movían los navíos cargados y los sufrimientos que manifestaban aquellos hombres después de una larga y dura etapa en el trópico.

El informe motivó una serie de pareceres favorables para que otra vez se intentase la formación de la Armada, pero con menos fuerza que la anterior que hemos comentado. La dificultad económica se mantenía insuperable, y hasta se llegó a pensar en fortificar Araya como medida más razonable para evitar aquel tráfico holandés⁴². Nada de ésto tampoco llegó a realizarse, porque en 1604 vuelve a insistirse en su formación, y hasta se hallaron preparados algunos bajeltes de ella, advirtiéndose que vaya junto con la flota de la plata porque el número de navíos holandeses en las salinas de Araya era cada día mayor⁴³.

³⁹) Valladolid, 11 de enero de 1602. Ind. Gen. 2535.

⁴⁰) Valladolid, 31 de diciembre de 1605. R. C. a la Casa de la Contratación. Ind. Gen. 1953.

⁴¹) Sanlúcar, 30 de abril de 1602. Carta de Juan Pérez de Portu a S. M. Ind. Gen. 2535.

⁴²) Ventosilla, 14 de agosto de 1603. R. C. al Presidente de la Casa de la Contratación. Ind. Gen. 2497.

⁴³) Sevilla, 19 de junio de 1604. Carta de los Jueces Oficiales de la Casa de la Contratación a S. M. Ind. Gen. 2535.

Proyecto de una gran armada

Seguía considerándose a la Armada de Barlovento como el medio más eficaz para atajar aquel mal, y entramos en 1605 volviendo a otro periodo lleno de negociaciones sobre este asunto, aunque en las resoluciones reales siempre se nos aparece en segundo plano. El primero lo ocupaba su inquietud de que la plata llegase todos los años con puntualidad, y para ello había que dedicar todos los navíos que estuviesen en mejores condiciones⁴⁴. Y en el terreno de la utopía empiezan a realizarse proyectos para una gran armada, que por considerarse la gran dificultad que tendría al mantenerse unida en acudir a todos los lugares de aquellas costas, cada día más frecuentadas por los enemigos de España, se piensa en dotarla de un número amplio de navíos para que pudiese dividirse en dos escuadras. Ambas unidas atacarían primero las salinas de Araya «cuya ladronera era la más perniciosa y principal de aquellas costas». Y una vez cumplido este cometido debería una escuadra recorrer la costa del norte y otra la del sur⁴⁵.

La Armada que ahora se propone debería de constar de 10 navíos, y se compondría así⁴⁶:

	Toneladas	Gente de Guerra	Gente de Mar	Total
1 galeón de Capitana	500	140	110	250
1 galeón de Almiranta	400	110	100	210
4 galeoncetes	1200	320	280	600
2 pataches	150	60	50	110
2 pinazas o zabras de Laredo	50	—	40	40

⁴⁴) Así se manifiesta en una Consulta que presenta el Consejo de Indias, en Valladolid a 14 de enero de 1605. Ind. Gen. 2535.

⁴⁵) Valladolid, 4 de febrero de 1605. Informe del Conde de Lemos y de Andrade a S. M. Ind. Gen. 2535.

⁴⁶) Valladolid, 18 de marzo de 1605. Relación de los navíos que debía de haber en la Armada de Barlovento. Ind. Gen. 2535.

En cuanto al número de piezas de artillería que debían de llevar es el siguiente ⁴⁷:

El galeón Capitana,	26 piezas, que han de tener un peso de	720 quint.
El Almiranta,	24 piezas, que han de tener un peso de	608 quint.
Los 4 galeoncetes,	88 piezas, que han de tener un peso de	2048 quint.
Los 2 pataches,	12 piezas, que han de tener un peso de	128 quint.
Las 2 pinazas,	8 piezas, que han de tener un peso de	48 quint.

La adquisición de todo este material, navíos y artillería, junto con el sueldo y la provisión de los 1200 hombres que habían de servir en ella durante seis meses, significaba un presupuesto de 84 258 660 maravedís ⁴⁸. Si la cifra de iniciación para la Armada es de por sí importante, y ya conocemos los fracasos anteriores cuando se trataba de adquisiciones más modestas, aún eran más importantes los gastos de mantenimientos posteriores, cuya relación minuciosamente calculada alcanza a la cifra de 101 667 960 maravedís.

Por ser de gran interés económico desglosamos esta última cantidad, especificando cada uno de los gastos presupuestados:

Sueldo de los 630 soldados, a 6 ducados cada uno al mes, suponían, anualmente 45 360 ducados. De esta cifra había que reducir 15 120, que importaba el coste de las raciones que se les suministraba cuando estaban embarcados o alojados en Cartagena o en La Habana, a razón de dos ducados por mes por cada soldado.

El sueldo de los 580 hombres de mar, a cinco ducados cada uno al mes, montaría anualmente 34 800 ducados. Los del capitán general, almirantes y oficiales de los 10 navíos se elevaban a 3 150 000 maravedís.

⁴⁷) Valladolid, 22 de marzo de 1605. Artillería de los navíos que han de servir en la Armada de Barlovento. Ind. Gen. 2535.

⁴⁸) Valladolid, 18 de marzo de 1605. Relación de lo que se presupone sería menester para fabricar y armar la Armada de Barlovento. Ind. Gen. 878.

⁴⁹) Valladolid, 18 de marzo de 1605. Relación de los gastos para sustentar la Armada de Barlovento. Ind. Gen. 2535.

En cuanto a los bastimentos serían menester para un año ⁵⁰:

De bizcocho, 7200 quintales, a 70 reales el quintal	17136000 mr.
1200 pipas de vino, a 20000 maravedís	24000000 mr.
2400 quintales de tocino, vaca salada y pescado, a 80 reales	6528000 mr.
800 quintales de arroz y garbanzo, a 90 reales	2448000 mr.
1600 arrobas de aceite, a 1200 maravedís	1920000 mr.
Para reparos y renovar las pipas para agua	700000 mr.
Gastos de peñoles, esteras, costales, calderas, platos, escudillas, pesas y medidas, barriles para agua y otras cosas anejas a las raciones . . .	500000 mr.
Para las carenas que se han de dar a lo menos una al año, y otras cosas, a razón los galeones de 3000 ducados cada uno, los pataches a 1000 y las zabras a 500	7854000 mr.
Para velas, que se han de consumir por los aguaceros y soles	2754000 mr.
Jarcía y cables, a 14 ducados el quintal	3150000 mr.
Para anclas, que se consumirán pocas	187000 mr.
Otras diversas menudencias	800000 mr.
Reparos de la artillería y sus encabalgamientos	500000 mr.
En reparos de armas	500000 mr.
Para 200 quintales de pólvora, a 300 reales	2040000 mr.
150 quintales de cuerda de arcabuz, a 120 reales	612000 mr.
150 quintales de plomo, a 80 reales	408000 mr.
100 quintales de balas de todos los calibres, a 50 reales	306000 mr.
Para guardacartuchos y cartuchos	150000 mr.

Como puede observarse se trataba de un plan serio, bien estudiado en todos los sentidos, aunque lejos de las posibilidades reales. La cifra total triplicaba el plan que se había concebido en 1601 ⁵¹, y si aquél ya hemos visto que fué completamente imposible su realización, la situación económica no había cambiado para poder realizar éste mucho más ambicioso. Veamos el proceso que se siguió. Se consideró preciso para poner en marcha el proyecto el disponer de 130 000 ducados, cifra que se consignó en las cajas reales de la Nueva España, para que desde allí se llevasen a La Habana. En este sentido se dirigió orden al Virrey de la Nueva España ⁵² y tal como se le solicitó, en

⁵⁰) 1 ducado tenía 374 maravedís, y 1 real 34 maravedís.

⁵¹) Sevilla, 24 de diciembre de 1601. Relación del dinero que sería menester para el despacho de la Armada de Barlovento. Ind. Gen. 1117.

⁵²) Lerma, 29 de junio de 1605. R. C. al Virrey de la Nueva España. Ind. Gen. 2515.

cuenta aparte para los gastos de la Armada llegaron a la Casa de la Contratación 300 000 ducados⁵³, pero también es verdad que el Rey, por su Junta de Hacienda, se valió de ellos para otros servicios.

De nada sirvieron las noticias que se tenían de que sólo en aquel año de 1605 habían partido de Holanda 34 naos para contratar en las islas antillanas, y 150 para cargar de sal en Araya⁵⁴. Menos el dinero que hacía falta, todo llegó a prepararse. Hasta el nombre. Siempre hasta ahora, al hablar de ella se solía usar el de armadilla, pero al considerarse que iba a tener más de 2000 toneladas pareció que debía denominarse Armada. En cuanto a los navíos que la iban a formar se decidió tomarlos de las tres escuadras del mar océano mientras que se fabricasen otros exclusivamente para ella⁵⁵. En este sentido se dirigieron órdenes a los corregidores de Vizcaya y Guipúzcoa para que tratasen por vía de asiento con alguien que se comprometiese a construir los 10 bajeles con la mayor rapidez posible⁵⁶. En cuanto a los altos mandos de la Armada fueron nombrados capitán general Don Juan Enriquez de Borja y almirante Don Juan Alvarez⁵⁷.

Y continuando con esta triste historia de la Armada de Barlovento, digamos que la misma situación se le presentó a la llegada de la plata el año 1607. Pero esta vez la postura real fué más terminante: «No se halla forma por ahora para proveer tanto dinero. Cuando lo haya se proveerá»⁵⁸. Es curioso que en esta tesitura, cuando todavía estaba muy lejos que fuese una realidad, encontremos una representación de su capitán general sobre la conveniencia de darle otro título que sonara más, proponiendo el de Armada Real de la Guarda de las costas de las Indias⁵⁹. El motivo que manifestaba Don Juan de Borja para

⁵³) Llegaron en los galeones del cargo de Don Jerónimo de Torres y Portugal. Ind. Gen. 2535.

⁵⁴) 1605. Relación de los navíos que han salido este año de Holanda para las islas de Castilla. Ind. Gen. 858.

⁵⁵) Valladolid, 28 de marzo de 1605. Consulta del Consejo de Indias. Ind. Gen. 2535.

⁵⁶) Lerma, 29 de junio de 1605. R. C. a los corregidores de Vizcaya y Guipúzcoa. Ind. Gen. 2515.

⁵⁷) Madrid, 28 de agosto de 1606. Consulta de la Cámara de Indias. Ind. Gen. 2535.

⁵⁸) Madrid, 27 de enero de 1607. Consulta de la Junta de Guerra. Ind. Gen. 2535.

⁵⁹) Madrid, 27 de agosto de 1607. Consulta de la Junta de Guerra de Indias. Ind. Gen. 2535.

esta petición era el conseguir personas de más calidad para ella. Indiscutiblemente que si se hubiese otorgado hubiese proporcionado una serie de disputas con el general de la armada de la carrera de las Indias cuando se hubiesen encontrado en el mar. Nada sabemos sobre la atención que se dió a la petición; seguramente no debió de prosperar porque nunca en la documentación posterior se hace llamar así. La otra noticia que tenemos de ella en este año de 1607 es el nuevo nombramiento de almirante en Don Luis de Silva ⁶⁰, al que ya se le había otorgado la primera vez que se intentó instituirlo.

Nuevos proyectos en 1608

Ante las reiteradas insistencias de la Junta de Guerra de Indias ⁶¹, el Rey respondió solicitando nuevos informes económicos. Esta vez lo que conocemos, no constituye un cómputo total de gastos de la Armada, sino que como se acordó que su formación se hiciese en La Habana, sólo se facilitó lo que se consideró necesario para transportar allí los hombres y el material que iban a intervenir en su formación. Fueron comprados dos filibotes para esta misión. En ellos irían el capitán general Don Juan Enríquez de Borja y los maestros y oficiales fabricantes. Fueron provistos de los bastimentos que se gastarían en el viaje y de todos los útiles que se usarían en la construcción de los bajeles. Todo ésto se presupuestó en 43 000 ducados, ordenándose al Consejo de Hacienda que los proveyesen ⁶². Dudamos mucho que éstos llegasen a consignarse, pues meses más tarde se ordenaba a Sevilla que se valiesen para conseguir esa cantidad de los créditos que los compradores de plata hacían a la avería ⁶³.

Las nuevas sobre este intento de formación cruzaron pronto el océano. México fué notificado para que asignase para este fin 271 000 ducados anualmente, que debía de enviar a La Habana. Por esta comunicación sabemos lo que se pretendía esta vez. Debería de componerse la Armada de 10 bajeles entre grandes y pequeños, con

⁶⁰) Madrid, 26 de mayo de 1607. Consulta de la Cámara de Indias. Ind. Gen. 2535.

⁶¹) Madrid, 4 de marzo de 1608. Ind. Gen. 2535.

⁶²) Madrid, 25 de marzo de 1608. R. O. a Don Francisco Uarte. Ind. Gen. 2515.

⁶³) Aranjuez, 1 de mayo de 1608. R. C. a Don Francisco Uarte. Ind. Gen. 2515.

un total de 2300 toneladas y 1210 personas de tripulación: 630 de ellos soldados, y los restantes marineros. Vuelve a insistirse sobre el llamarse Armada de Barlovento⁶⁴. La capitana debería de hacerse de 500 toneladas; la almiranta de 400, y las restantes de 300. Sobre este tonelaje hizo sentir su parecer el general Enríquez de Borja, que consideró mejor una formación de 8 galeones, todos iguales, de 300 toneladas. Apoyaba su punto de vista en que así todos caminarían a la misma velocidad y podrían entrar en los puertos, sin tener que quedarse fuera por su mayor capacidad la capitana y almiranta; podrían valer-se unas de los aparejos de las otras, correrían en los bajos los mismos riesgos, y si era menester traer la plata algún año lo harían con mayor seguridad 8 galeones parejos que otro número cualquiera siendo desiguales⁶⁵. Después de diversas consultas se atendió en parte la petición del general de la Armada, determinándose que se deberían de construir 7 galeones iguales, de 300 toneladas, y 4 carabelas de 50⁶⁶.

En el mes de octubre partía el capitán general Enríquez hacia La Habana con esas órdenes. Y con él el nuevo almirante nombrado Don Martín de Vallecillas⁶⁷. Formaron parte de aquella expedición muchos de los maestros y oficiales que debían de intervenir en la fabricación de los bajeles, y 120 soldados para defensa de los filibotes⁶⁸. Esta fuerza iría posteriormente destinada al presidio de San Agustín de la Florida⁶⁹.

En cuanto al gasto que la fabricación iba a suponer, éste volvía a consignarse en las cajas de México, ordenándose que depositen en La Habana 271 114 ducados⁷⁰. Pero un año después aún no había llega-

⁶⁴) San Lorenzo, 2 de abril de 1608. R. C. a los Oficiales Reales de México. Contaduría, 554.

⁶⁵) Madrid, 1 de mayo de 1608. Informe de Don Juan Enríquez de Borja. Ind. Gen. 878.

⁶⁶) Valladolid, 16 de agosto de 1608. R. C. a Don Juan Enríquez de Borja. Ind. Gen. 2515.

⁶⁷) Lerma, 20 de julio de 1608. Real Provisión con el título de almirante. Con la misma fecha se otorgó el título de capitán general. Contaduría 554.

⁶⁸) Valladolid, 6 de agosto de 1608. R. O. a Don Francisco de Uarte. Ind. Cen. 2515.

⁶⁹) Valladolid, 16 de agosto de 1608. R. O. al capitán general de la Armada de Barlovento. Ind. Gen. 2515.

⁷⁰) Onrubia, 23 de mayo de 1608. R. C. al general de la armada de la carrera de las Indias. Contaduría 554.

do esa cantidad⁷¹. No obstante la construcción de los bajeles estaba ya avanzada, pensándose que si todo lo que se necesitaba para pertrecharlos llegase de España estarían terminados para el mes de marzo de 1610⁷². Entretanto parte del dinero consignado debió de llegar a La Habana, pero nunca la cantidad íntegra, pues de ellos 150 000 fueron enviados a España para pagar la artillería, municiones y otras cosas que allí fueron compradas y enviadas a La Habana⁷³; y otra cantidad se descontó en Veracruz de otras compras que allí se hicieron a cuenta de la Armada⁷⁴.

Desgraciadamente para la historia de esta discutida fuerza, todas estas noticias las conocemos por un nuevo destino que se iba a dar a aquellos barcos. Se había apreciado en los últimos tiempos menos navíos corsarios en las costas de la isla Española, junto con haberse llegado a una tregua con los holandeses; o al menos estas fueron las excusas dadas para ordenar que cuando se terminasen de fabricar las naos viniesen a España, juntándose a la armada del mar océano, y aplicando a ésta todo lo que se tenía destinado a la de Barlovento⁷⁵. Esto significaba de nuevo una liquidación final, pues los que en la fecha de venida a España no estuviesen acabados debían de ponerse en venta⁷⁶.

De esta forma, en 1610, regresaba a España la proyectada Armada. Parece un contrasentido, que construida allí donde hacía falta y donde debía de haber prestado grandes servicios, atravesase el océano buscando una base peninsular, sin haber llevado a cabo ninguna misión. Estos son los intentos más importantes realizados para su formación, aunque no faltaron otros entre ese año de 1610 y el de su constitución efectiva en 1636, entonces ya bajo la titulación de Armada de Barlovento y del Seno Mexicano.

⁷¹) Madrid, 25 de septiembre de 1609. R. C. a Don Juan Enríquez de Borja. Ind. Gen. 2515.

⁷²) Sevilla, 10 de noviembre de 1609. Carta de la Casa de la Contratación a S. M. Ind. Gen. 2663.

⁷³) Lerma, 23 de junio de 1608. R. C. a los Oficiales Reales de la isla de Cuba. Contaduría 554.

⁷⁴) Valladolid, 16 de agosto de 1608. R. C. a los Oficiales Reales de la Veracruz. Ind. Gen. 2515.

⁷⁵) El Pardo, 25 de noviembre de 1609. R. C. a los Oficiales Reales de México. Hay otra de la misma fecha, dirigida a Don Juan Enríquez de Borja con el mismo asunto. Ind. Gen. 2515.

⁷⁶) El Pardo, 25 de noviembre de 1609. R. C. a los generales de la flota de la plata. Ind. Gen. 2515.