

# NAVIOS, COMERCIO Y GUERRA, 1610-1650

Fernando SERRANO MANGAS.  
Licenciado en Historia

## Técnica, hacienda e intereses comerciales.

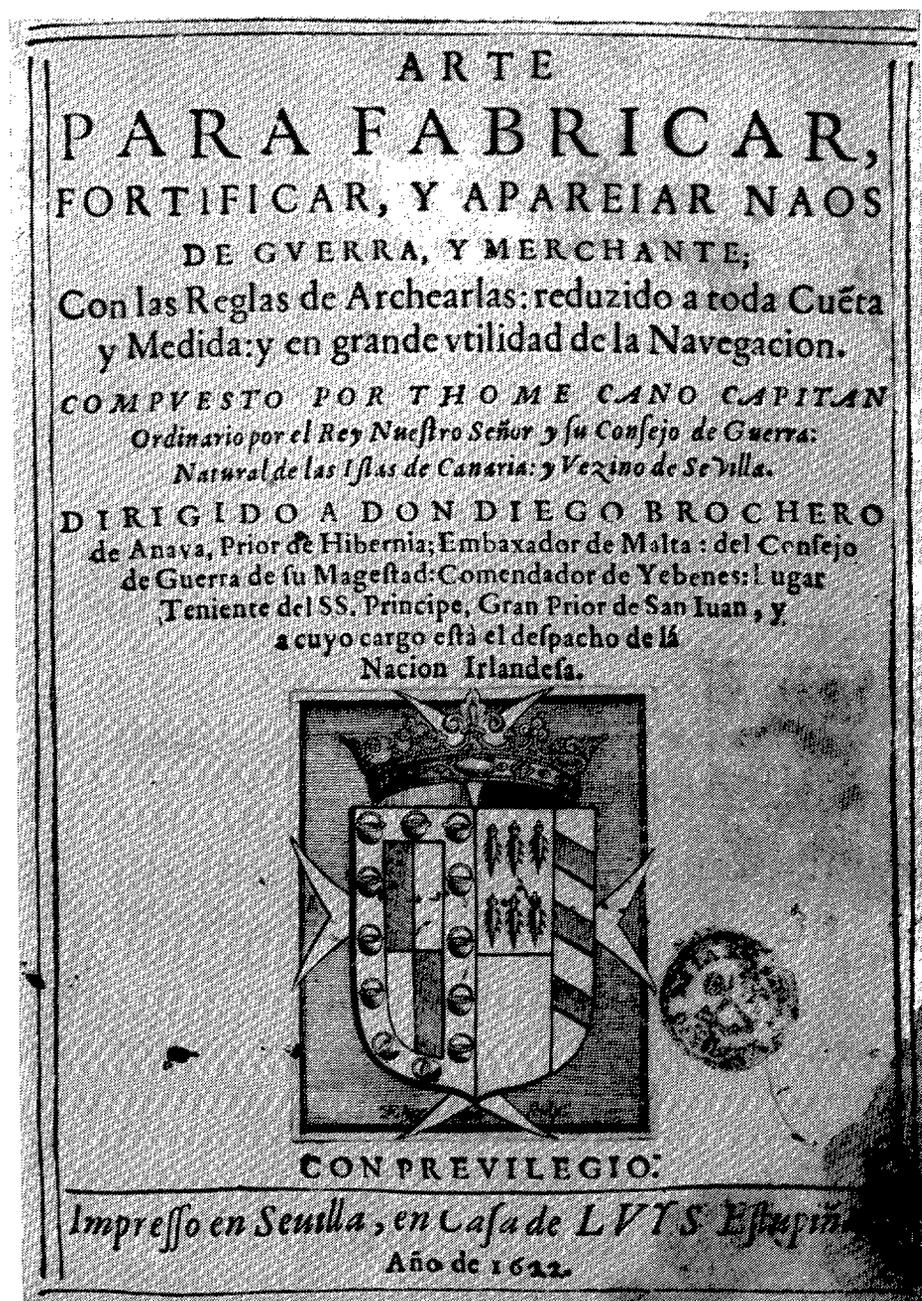
Al iniciarse la centuria del seiscientos, los protagonistas del tráfico trasatlántico habían llegado a una conclusión unánime: después de cuarenta años de experiencia en el sistema de convoyes anuales, la travesía requería un tipo de galeón con mucha más fortaleza que el que se usaba en los mares europeos. Los temporales y el clima obligaban a utilizar navíos con maderas gruesas y estructura interna reforzada. A esto había que sumar la cuestión comercial, porque los navíos de escolta llevaban también mercancías. Por último, debemos hacer constar que los galeones de escolta traían de vuelta el fluido de metales preciosos necesarios para que la Monarquía Católica mantuviese su hegemonía en el Viejo Mundo.

La cuestión era encontrar un tipo de galeón que resistiera bien los mares tropicales, que pudiera llevar una carga rentable, calase poco y montase un aceptable número de piezas de artillería. Como se puede comprender, la solución era muy difícil y este tipo de galeón obsesionó a la Administración española durante casi todo el siglo XVII. La Corona siempre estuvo atenta a cualquier propuesta que le permitiera superar el problema, pero la mayoría de las veces las ideas eran muy difíciles de llevar a la práctica. Encaminado a solventar esta cuestión, Tomé Cano escribió el libro *Arte para fabricar y aparejar naos*, publicado en 1611 (1). Las referencias a esta obra por parte de autores posteriores son numerosas, pero aunque sus conocimientos marítimos eran amplísimos y aparejó y reparó infinidad de navíos a lo largo de su dilatada vida, no se tiene ninguna referencia de que dirigiera alguna obra de construcción. Fue uno más de los que dieron su opinión en la década oscura y trascendental de 1610 a 1620.

En 1609 se firmó la Tregua de los Doce Años con las Provincias Unidas, normalizándose como resultado inmediato el tráfico entre ambas orillas del Atlántico. Sin embargo, en base a años anteriores, se desató una polémica sobre las características de los galeones de la Carrera; es en este contexto donde encaja la obra de Tomé Cano. El libro del maestro canario está dedicado al consejero de Guerra don Diego Brochero, personaje clave en la búsqueda del nuevo prototipo de navío; en 1611 realizó gestiones para obtener la solución del maestro genovés Pedro Gerónimo Carro, que se encontraba en Madrid después de haber construido en Dunkerque doce magníficos

---

(1) Cano, Tomé: *Arte de fabricar y aparejar naos*. Sevilla, 1611. Reeditada por el Instituto de Estudios Canarios (La Laguna), con prólogo de Enrique Marco Dorta.



La edición de 1611 es la única realizada de la obra de Thomé Cano. La fecha de 1622, que aparece en la ilustración, se debe a una corrección posterior.

galeoncetes para la Armada del Mar Océano. El italiano, a cambio de la solución, pidió, nada más y nada menos, que la cantidad de 4.000 ducados de renta y *por no habersele concedido se excusó de manifestar su inteligencia o noticia y se fue de esta Corte sin quererla comunicar y murió* (2).

En 1613 se convocaron a la Corte *todos los maestros, observaciones y experiencias de estos Reinos y noticias de los extraños para hallar modo para fabricar navíos que llevando la carga que llevan los de mercante tengan la capacidad y disposición conveniente para jugar dos andanas de artillería para tener dentro de sí mismos no sólo la defensa suficiente, sino también servir de guerra con ventaja de las dos andanas de artillería, siempre que el servicio de Su Majestad conviniere* (3). Este mismo año de 1613 se promulgaron unas Ordenanzas que resultaron ser un estrepitoso fracaso. En 1618 se reformaron, *aunque sin provecho como se experimenta; y después acá (1635), a mucha costa de la Real Hacienda, se ha intentado y procurado ejecutar fabricando galeones grandes sólo para de guerra y no se ha podido alcanzar el jugar las dos andanas de artillería cuanto y más en los de mercante que no tienen disposición* (4).

En 1628 se le embargó un galeón de 300 toneladas a D. Juan de Amassa, vecino de Rentería y San Sebastián, *que fabricó a su costa para muestra y modelo de cómo se podrían fabricar navíos de dos andanas de artillería por el gran celo que tiene el dicho don Juan de la Corona Real* (5). A partir de 1620, la situación había cambiado; la tregua con los holandeses acabó y el conflicto renació con mayor ímpetu. En esos doce años los neerlandeses echaron las bases de una potentísima marina impulsada y mantenida por sus compañías comerciales. Paralelamente, la Real Hacienda española estaba cada día más exhausta, repercutiendo desfavorablemente en la actividad de los astilleros. El número de galeones que se fabricaba era cada vez menor y los que había no tenían, la mayoría de las veces, ni fortaleza ni armamento suficientes para abordar con garantías un viaje de ida y vuelta a América. El asunto se agravó aún más en 1635, al lanzarse abiertamente a la guerra España y Francia. Sin embargo, ese mismo año el Consejo de Indias recibió una de las más interesantes propuestas de este medio siglo. El guipúzcoano D. Juan de Amassa, que seguía trabajando en la solución del tipo de navío apropiado para la Carrera de Indias, ofreció fabricar un galeón de 18 a 20 codos de manga, *no pescando más agua que los navíos de la misma manga que hoy navegan de mercanta y llevando la misma carga que ellos jugase con efecto las dos andanas de artillería con 50 piezas sin que le embarazase la carga, con que venía a tener dentro de sí mismo la defensa y ofensa contra sus enemigos y menos riesgo en la navegación con los temporales de la mar por llevar libres y desembarazadas las dos cubiertas que también se excusarán en tiempo de tor-*

(2) Memorial de D. Juan de Amassa. Febrero de 1635. A. G. I. Indiferente 1872.

(3) Ibidem.

(4) Ibidem.

(5) *Relación de servicios de don Juan de Amassa, vecino de la villa de Rentería y San Sebastián. Es copia de la relación que se sacó de los servicios de la secretaría de Guerra de Mar. En Madrid, a 2 de octubre de 1630.* Firmado por Juan Bautista de Orbea. A. G. I. Indiferente 1872.

menta las echazones de las mercaderías que suelen ir cargadas entrecubiertas de los navíos mercantes (6). La propuesta demuestra fehacientemente la gran altura de la técnica de construcción de navíos en España, ya que conseguir un navío que montara cincuenta piezas, llevara considerable carga sin estorbar el funcionamiento de la infantería y artillería y calase poco, requería grandes conocimientos científicos. Otra cosa diferente era que el prototipo de navío no interesase al comercio y que la Real Hacienda se encontrase en bancarrota continua. A medida que avanza el siglo, por miedo a los secuestros de plata por parte del rey, los particulares y comerciantes enviaban sus mercancías y metales preciosos fuera de registro en los galeones de Armada; antes de ver su plata requisada por el rey preferían que se fuera al fondo del mar al zozobrar el galeón por exceso de carga, que se quedara para siempre en la barra de Sanlúcar o que cayera en manos del enemigo. En la década de 1630 a 1640 asistimos a la institucionalización del fraude al registro. En 1643 nos encontramos con un hecho clave para comprender la situación a la que se había llegado. Cuando regresó la Armada, la cantidad que traía registrada era insignificante, pero el Almirante, Sancho de Urdanibia, y dos capitanes, D. Juan de Izárraga y D. Juan de Echeverri, trajeron en sus galeones y fuera de registro toda la plata de los mercaderes vascos de Cádiz y Sevilla (7).

### Las innovaciones de Díaz Pimienta.

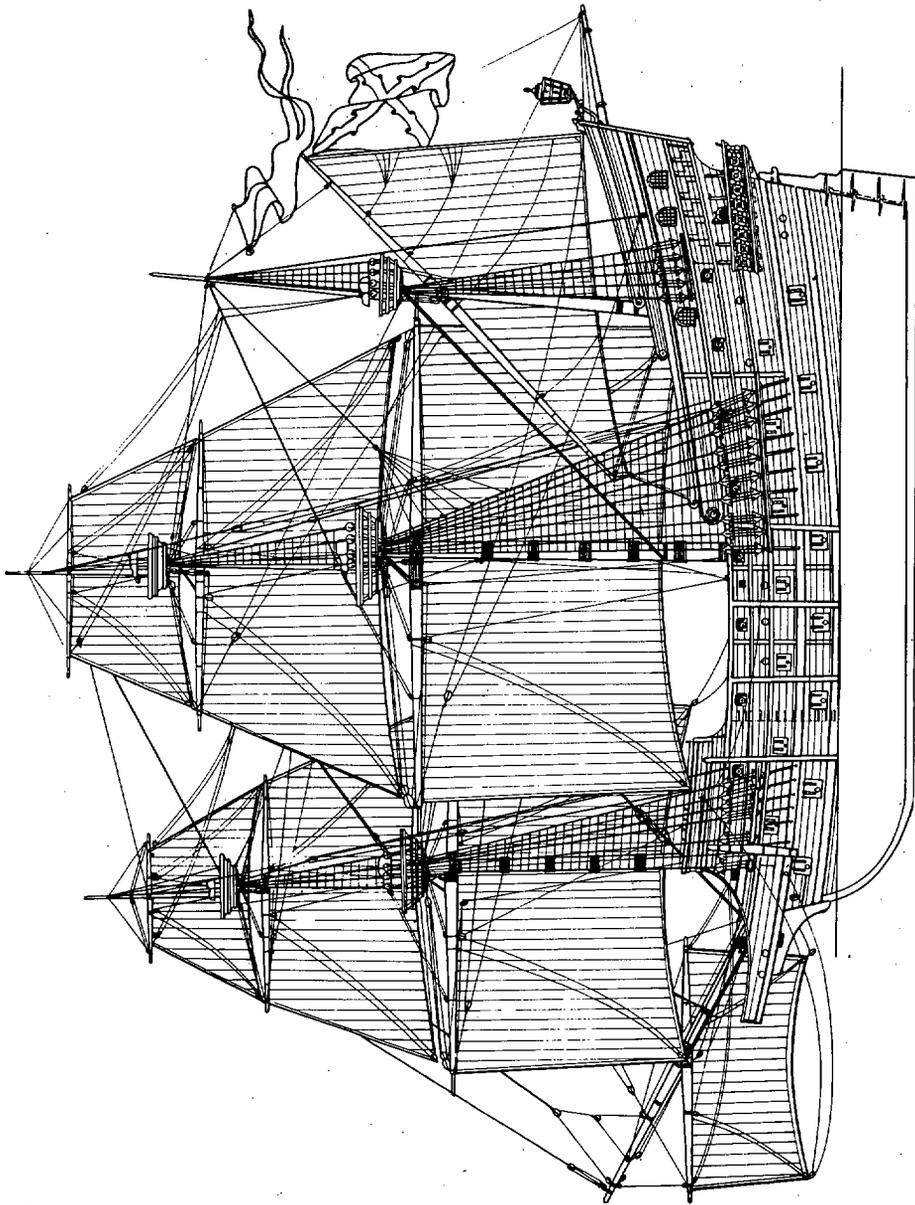
La solución pareció encontrarse momentáneamente en 1645 de manos de Francisco Díaz Pimienta, general de la mencionada Armada de 1643. Es una de las figuras más interesantes de la historia naval española. Lo fue todo a la vez: marino, constructor, negociante, etc. En 1645 se aceptaron unas medidas suyas para fabricar cuatro galeones en La Habana de 500 toneladas (8). Estas medidas rigieron la Carrera de Indias durante casi veinte años.

La pugna entre la Corona y el comercio a causa del oro y la plata fuera de registro continuó hasta bien entrada la década de los cincuenta. Los derechos de la Avería, que teóricamente eran para el mantenimiento de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, acababan alimentando las arcas reales para otros asuntos urgentes. Esto entrañaba un serio riesgo para la Corona, conseguía dinero inmediato, pero ponía en peligro su fuente financiera primordial: el dinero americano. Entre el pago de derechos y secuestros de caudales, el comercio estaba casi aniquilado. Los registros, y, por consiguiente, el dinero de que podía disponer el rey, se redujeron a cantidades insignificantes. Felipe IV, en 1644, dándose cuenta de esta terrible realidad, rebajó los derechos, estableciendo una cantidad fija, el 12%, y prometió solemnemente no apro-

(6) Memorial de D. Juan de Amassa. Febrero de 1635. A.G.I. Indiferente 1872.

(7) *Informe sobre los procedimientos del General Francisco Díaz Pimienta y de otros cabos de la Armada*. Parece que es de D. Alberto Pardo. 1644. A.G.I. Indiferente 2693.

(8) Veitia y Linaje, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1672. Reedicción facsímil del Ministerio de Hacienda. Madrid, 1981. Lib. II. Cap. XIV. Part. 14.



Galeón de finales del siglo XVI, en cierto modo conserva aún algunas formas de las carracas.  
(R. Berenguer).

piarse del dinero de los particulares. Si hiciese falta algo para el despacho de la Armada, lo pondría la Real Hacienda (9). Pero el registro no aumentó considerablemente. La Corona se sentía impotente para sacar a los mercaderes los caudales para construcción y despacho de la Armada; como consecuencia, se ensayó una nueva fórmula que consistía en hacer asientos con los cabos que iban a comandar las unidades de la Armada de la Carrera de Indias. A cambio de pertrechar y despachar los galeones, se quedaban con todo el dinero que el comercio registrase como pago de derechos de Avería (10). Este tipo de contrato se generalizará en la segunda mitad del siglo.

En 1649, el soberano se vio obligado a tomar 1.000.000 de pesos de particulares que llegaron registrados a Sevilla. La desconfianza se apoderó del comercio definitivamente. Apenas registraba sus caudales y, en 1652, Felipe IV, en su desesperación, se valió de 2.500 cajas de añil que se remitieron a Flandes (11).

En 1645, un año antes del establecimiento del asiento con los cabos y uno después de situar los derechos en el 12 por 100, construye Díaz Pimienta en La Habana sus galeones con las nuevas medidas de los destinados a hacer los viajes a América. Sin embargo, la realidad fue que nadie consiguió imponerlas y, a partir de 1650, el tonelaje se disparó. Entremezclado con el problema de las medidas y la técnica está el de la barra de Sanlúcar y la rivalidad entre Sevilla y Cádiz. El Consulado sevillano reconocía en 1654 que *el comercio grande de Cádiz ha enflaquecido el de Sevilla, habiéndolo transferido allí la suma codicia y licencioso modo de vivir del extranjero por el gran número de ellos de que abunda aquella ciudad, componiéndose las tres cuartas partes de su vecindad de todas naciones, los más de ellos criados y encomenderos de hombres poderosos que viven en Francia, Flandes, Italia y otras partes y comunicando las noticias del tiempo destinado para el despacho de las Flotas y Galeones les remiten las mercadurías y cargazones que tienen extraviándolas y embarcándolas en ellas y defraudando de ida y de vuelta los derechos, se enriquecen y empobrecen los naturales, reduciendo el comercio de Sevilla al estado en que se halla* (12). Todo quedó resuelto en 1680 al trasladarse la cabecera de las flotas a la Tacita de Plata. Pasó a ser oficial la situación real.

---

(9) Memorial de D. Antonio de Morales y Ríos. Visto en el Consejo de Indias el 14 de mayo de 1649. A.G.I. Indiferente 2693. Sobre el establecimiento de esta cuota única de 12% se hace eco Haring, Clarence H., en *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica. México, 1939. Pág. 99. Sobre el asunto de la Avería en general se puede consultar a Céspedes del Castillo, Guillermo: *La Avería en el Comercio de Indias*. Anuario de Estudios Americanos. Tomo II. Sevilla, 1945. Para la época aquí tratada se hace necesario resaltar que esta obra tiene varios errores y lagunas en contraste con el siglo XVI.

(10) Don Juan de Góngora a S. M. Sevilla, 17 de abril de 1646. A.G.I. Indiferente 2693.

(11) Parecer del prior y cónsules de Sevilla. Sevilla, 22 de agosto de 1654. A.G.I. Indiferente 2693.

(12) *Ibidem*. Los testimonios sobre la mudanza de la actividad mercantil, y con ella toda la vida que pululaba a su alrededor de Sevilla a Cádiz, muchos años antes del traslado de la cabecera de las Flotas en 1680, son numerosos. El proceso era irreversible y claro antes de la peste de 1649, que tan cruelmente azotó Sevilla. En 1647, el Presidente del Consejo de Indias opinaba

### La tragedia de la falta de navíos.

La organización de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias era totalmente diferente a la Armada del Mar Océano. Constituían dos mundos aparte. Cada una tenía su modo de financiarse; los navíos eran distintos y los soldados y marineros de la Armada del Mar Océano aventajaban cualitativamente a los de la Carrera de Indias. La base de la Armada del Mar Océano se encontraba en Cádiz y la de la Carrera en Sevilla.

Esta separación tajante perduró hasta la ruptura de las hostilidades con Holanda, después de la tregua. Con el transcurrir del tiempo, la Administración y los hombres de una y otra Armada se entremezclaron, dando paso a una época de confusión y desorden. Las causas hay que buscarlas en dos cuestiones primordiales: la falta de navíos y el aumento galopante del fraude al registro y, por consiguiente, a la Real Hacienda, que hizo que, poco a poco, la base de la Armada de la Carrera de Indias pasase a ser Cádiz, aunque durante décadas los convoyes siguieron subiendo hasta Sevilla.

La Armada del Mar Océano presenció, en los años de la tregua con los holandeses y paz con las demás potencias europeas, cómo sus unidades envejecían e iban desapareciendo. A pesar de que el choque con la joven y potente república mercantil se veía venir, los gobernantes de Felipe III no supieron tener a punto la formación base de la Armada española.

Cuando el penúltimo austria sube al trono, la situación era deplorable. No está justamente valorado el enorme esfuerzo que hizo la Administración, con Olivares al frente, para conseguir navíos y crear una Armada poderosa. Veinte años después el sistema naval hispano se desplomará tras el desastre de las Dunas, pero no habrá que buscar la explicación de la derrota de D. Antonio de Oquendo frente a Tromp en el elemento humano, de lo mejor que navegaba en el mundo, ni en la cuestión técnica, ya que los españoles estaban al día en cuanto a la construcción de navíos. La explicación tendremos que buscarla en la desastrosa situación económica que hizo imposible sacar partido de hombres y conocimientos náuticos. La historia de las diferentes formaciones existentes en la primera mitad del siglo XVII es una lucha dramática por conseguir más barcos.

A causa de la tregua, como ya hemos dicho, floreció la Armada de la Carrera de Indias o, por lo menos, no vio menoscabado su poderío. Sirvan como ejemplo los ocho galeones escogidos para formarla en 1623:

*Nuestra Señora de Irizar.* Nuevo del astillero. Fabricado en Vizcaya. 600 toneladas. Dueño: Juan Núñez de Yerobi.

al respecto: *En cuanto a los extranjeros que residen en Cádiz y en aquellos puertos dice que no tiene poco reparo, mayormente que no sólo se admiten los hombres casados y con familias y aun residentes de muchos años, sino que van viniendo mozos solteros con la capa en el hombro, que teniendo poco que perder atraviesan harto por su mano e intervención y, en fin, aquella ciudad y puerto de Cádiz está cerca de hacerse una república neutra y libre a la lengua del agua con aquella bahía abierta y la abundancia del comercio de las Indias y de otras partes y lo mismo participa Sanlúcar y Puerto de Santa María y el comercio de Sevilla va faltando totalmente.* (Consulta del Consejo de Indias de 14 de octubre de 1647. A.G.I. Indiferente 2693.)

*San Antonio*. Nuevo del astillero. Fabricado en Vizcaya. 570 toneladas. Dueño: Capitán Martín Sáenz de Ubago.

*Espíritu Santo*. Fabricado en Vizcaya. 480 toneladas. Dueño: Sanjuán de Olozábal.

*Santa Gertrudis*. Nuevo del astillero. Fabricado en Vizcaya. 600 toneladas. Dueño: Capitán Antonio de Just.

*Espíritu Santo*. Fabricado en Jamaica. 450 toneladas. Dueño: Simón de Reycázar.

*La Concepción y San Antonio*. Nuevo del astillero. Fabricado en Campeche. 500 toneladas. Dueño: Francisco Luis Petraque.

A éstos se les sumarían la Capitana y Almiranta de la Flota de Tierra Firme. Con esta elección quedó todo el mundo conforme: comercio, Avería y D. Antonio de Oquendo, general de la Armada (13). Obsérvese que todos los navíos tenían el porte ideal para la Carrera de Indias: 450-600 toneladas. De los seis nombrados, cuatro eran nuevos, recién terminados y ninguno era extranjero. Sin embargo, ya se notaba la tendencia al aumento del tonelaje y empezaban a escasear los de mediano porte, como el propio Oquendo hacía saber al monarca (14).

La buena salud de la Armada de la Carrera de Indias no es compartida por la Armada del Mar Océano en estos primeros años de la década de los veinte. Así, en 1622, nos encontramos con que los dos navíos recientemente construidos, con su artillería, por D. Juan de Arrassa y que iban a servir en la Carrera de Indias, fueron entregados a D. Fadrique de Toledo *por hallarse la Armada del Mar Océano con la falta de navíos de fuerza que se sabe*. Caso de no hacer falta, serían restituidos al año siguiente (15).

En estos años, el general de la Armada de la Carrera de Indias todavía podía permitirse el lujo de excluir alguno por su poca fortaleza o por no ser sus medidas apropiadas, como hizo D. Antonio de Oquendo en 1623 con uno de Alonso Gómez (16).

Los choques entre Avería y la Real Hacienda, sustento económico de la Armada de la Carrera de Indias y de la del Mar Océano, respectivamente, por estos trasvases de navíos, eran continuos. Por decreto de 3 de enero de 1625 se mandó entregar a la Armada del Mar Océano el galeón *San Antonio*, uno de los cuatro que por encima de la Avería se fabricaron en Pasajes. El precio con que se hizo para navegar a América fue de 15.600 ducados, pero se vendió a la Armada del Mar Océano en 11.000, seguramente por no llevar algunos acondicionamientos especiales. La disputa por la satisfacción de esta cantidad ocupó a los dos organismos durante muchos meses.

(13) Los administradores de la Avería a S. M. Sevilla, 17 de enero de 1623. A.G.I. Indiferente 1869.

(14) D. Antonio de Oquendo a S. M. Sevilla, 7 de marzo de 1623. A.G.I. Indiferente 1869.

(15) Decreto de S. M. para el Presidente del Consejo de Indias. Aranjuez, 8 de abril de 1622. A.G.I. Indiferente 1869.

(16) D. Antonio de Oquendo a S. M. Sevilla, 7 de marzo de 1623. A.G.I. Indiferente 1869.

(17) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 19 de agosto de 1625. A.G.I. Indiferente 1869.



D. Antonio de Oquendo, por García Condoy. (Museo Naval, Madrid.)

El encarnizamiento de la guerra y la consiguiente necesidad de navíos hizo que en cuestión de tres o cuatro años se invirtieran los términos. Los galeones empezaron a escasear sobre las aguas del Guadalquivir. Ya en 1627 la Junta de Guerra de Indias le decía al Rey que *las cosas de la mar han llegado a tal estado respecto de las muchas naos que ordinariamente se pierden que, aunque se reconoció que las ocho que se propusieron para este viaje, es de mayor número de toneladas que las ordinarias en cantidad de quinientas cuarenta y cuatro toneladas, fue forzoso elegirlas por ser las mejores y más fuertes y no hallarse otras ningunas de bondad ni portes acomodados para el viaje* (18).

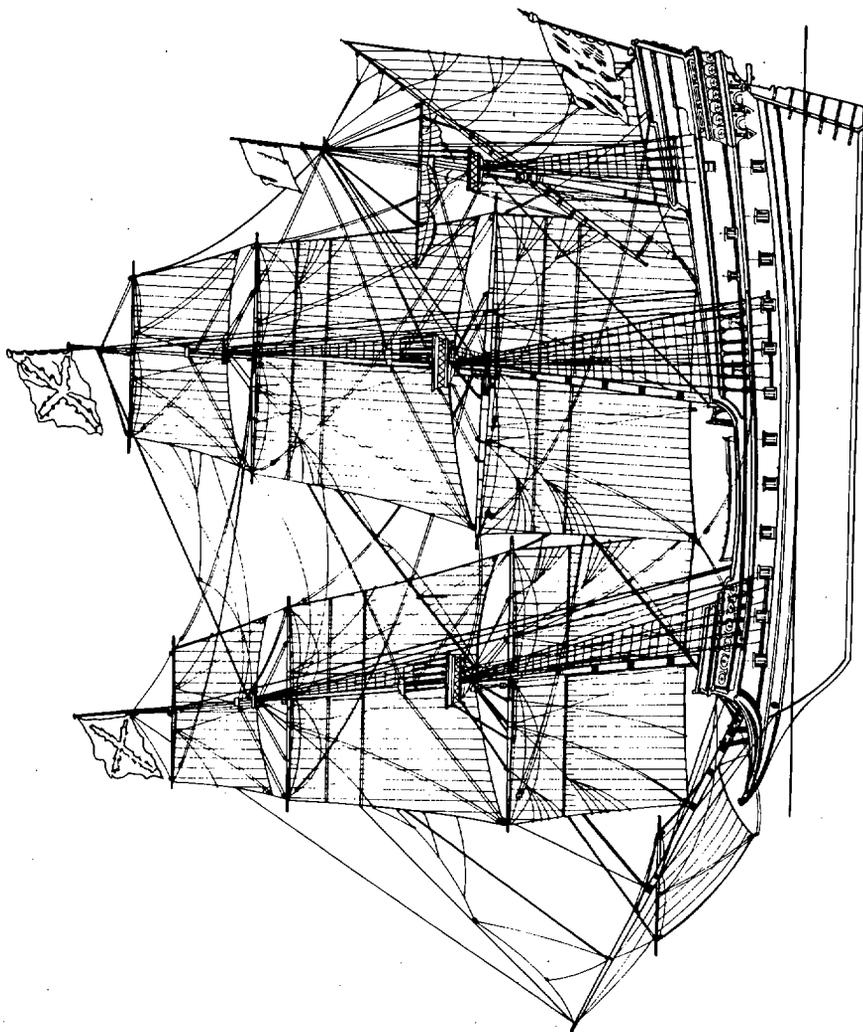
### **Multiplicación de las necesidades: guerra total.**

Los holandeses, mientras, habían comprendido que para minar la presión de los tercios en Flandes tenían que cortar el suministro de plata que los mantenía; eso se podría conseguir, o bien tomando directamente el metal o creando la confusión y el temor necesarios para que los comerciantes, ante la eventualidad de un embargo por parte del rey, dejaran de efectuar registros, logrando así que la Monarquía Católica no percibiese las rentas que le correspondían. Por otra parte, se creó un nuevo foco de diversión en el Brasil. Potentísimas escuadras holandesas intentaron ocupar la extensa colonia portuguesa e interceptar los convoyes españoles en el Caribe o en las inmediaciones de la península Ibérica. En el primer caso, lograron su objetivo; Felipe IV se vio obligado a distraer ingentes cantidades de dinero y enviar a la Armada del Mar Océano para desalojarlos, lo que no había logrado en 1640 cuando se levantó Portugal; en el segundo, consiguieron interceptar la Flota de Nueva España de 1628 al mando de D. Juan de Benavides Bazán. La desconfianza y desánimo producido en el comercio por este golpe fue determinante en el futuro de la Carrera de Indias. La lucha entre la Corona y el fraude, que hasta entonces había estado indeciso, se decantó a favor del segundo. Como consecuencia, se redujo el número de navíos salidos de los astilleros. Los embargos de naos surtas en el río o en Cádiz se sucedían y, por lógica, nadie quería fabricar galeones que acabarían sirviendo al rey hasta quedar inservibles. El que a un particular se le embargara su galeón era una verdadera ruina capaz de echar por tierra todos los esfuerzos y trabajos de una vida. El contador Antonio de Ubilla era dueño de un galeón de 800 toneladas que mandó fabricar con la dote y patrimonio de sus hijos y tomando sumas a censo. En 1629 se lo embargaron para Capitana. En 1631 se perdió el navío. En 1633, la viuda de Ubilla Doña María de Yzaguirre, reclamaba su valor y los gastos que había causado el embargo (19).

Los constructores vascos y cántabros empezaron a sufrir la falta de pedidos. La situación era grave en 1631. Uno de los hombres más íntegros que

(18) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 26 de febrero de 1627. A.G.I. Indiferente 1870.

(19) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 9 de junio de 1633. A.G.I. Indiferente 1871.



Galeón del siglo XVII, según Montleón. (R. Berenguer).

comandó la Armada de la Carrera de Indias, Tomás de Larrasporu, se lo hacía ver al Rey sin tapujos: *Habiendo reconocido los navíos que hay en el río y en Cádiz, hallo que dentro de dos años no tendrá V. Majestad con que formar así la Armada que ha de ir por el tesoro como las Flotas, pues en todos ellos no hay hoy tres que puedan servir de guerra, excepto los pocos que tiene el Océano y como a esto se añade el que en Cantabria se han retirado los fabricantes por la poca estimación que se hace de ellos, además de ser mucha la costa y poca la ganancia, debe dar esta materia particular cuidado y tratar de remediarla con mucha atención* (20).

Cada año era más difícil despachar las Armadas y Flotas. A finales de 1631, *la falta de navíos era tan grande, que así para los de mercante de las Flotas (con ser cosa tan apetecible y deseada) apenas ha habido sobre qué caiga la elección y según escribe la Casa de la Contratación no quedará en el río de aquella ciudad, después de haberla hecho, sino sólo una nao nombrada «Santa Cruz y San Felipe» de porte de 650 toneladas que sirvió de Capitana de la Armada del Estrecho y se fue a pique dos veces en la Barranca* (21). La solución que daba la Junta de Guerra al asunto consistía en que la Armada del Mar Océano suministrase los galeones necesarios, o bien contratar navíos extranjeros. A esta última proposición siempre se oponía tajantemente el rey.

Sobre los hombros de la Armada del Mar Océano recayó, además de la enconada pugna en aguas del Estrecho, Canal de la Mancha y operaciones del Brasil, el proporcionar los navíos necesarios para traer la plata del Nuevo al Viejo Mundo. La tarea, aunque en un principio no parezca muy gravosa, se convertirá en los pies de plomo del sistema naval español. En 1633, D. Antonio de Oquendo, en un informe refrendado por la Junta de Guerra de Indias, le exponía al rey que de los navíos del Océano sólo había apropiados para llevar plata tres, *El Angel* (que era una urca), *San Juan* (galeón) y otro galeón de Judice. En esos momentos se aprestaba la Armada del Mar Océano para la campaña de Pernambuco (22). Para hacernos una idea de la carga tan tremenda que llegó a ser suministrar los navíos para la Carrera de Indias, baste decir que en 1633 fue necesario echar mano del *San Pedro*, de la Escuadra de las Cuatro Villas, y el *San Bartolomé*, de Massibradi, que estaba en Lisboa (23). El 29 de diciembre de 1634, la Junta de Guerra de Indias le comunicaba al rey, después de intentar por todos los medios organizar la Armada de la Carrera de Indias, *que no hay navíos ni dineros para poder tratar del apresto de la dicha Armada ni continuar el comenzado de Capitana y Almiranta de Nueva España y cuatro galeones de su refuerzo* (24). La Casa de la Contratación proponía que los seis galeones que se estaban aprestando para Nueva

(20) Tomás de Larrasporu a S. M. Sevilla, 5 de mayo de 1631. A.G.I. Indiferente 1871.

(21) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 5 de diciembre de 1631. A.G.I. Indiferente 1871.

(22) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 16 de diciembre de 1633. A.G.I. Indiferente 1871.

(23) *Ibidem*.

(24) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 29 de diciembre de 1634. A.G.I. Indiferente 1871.

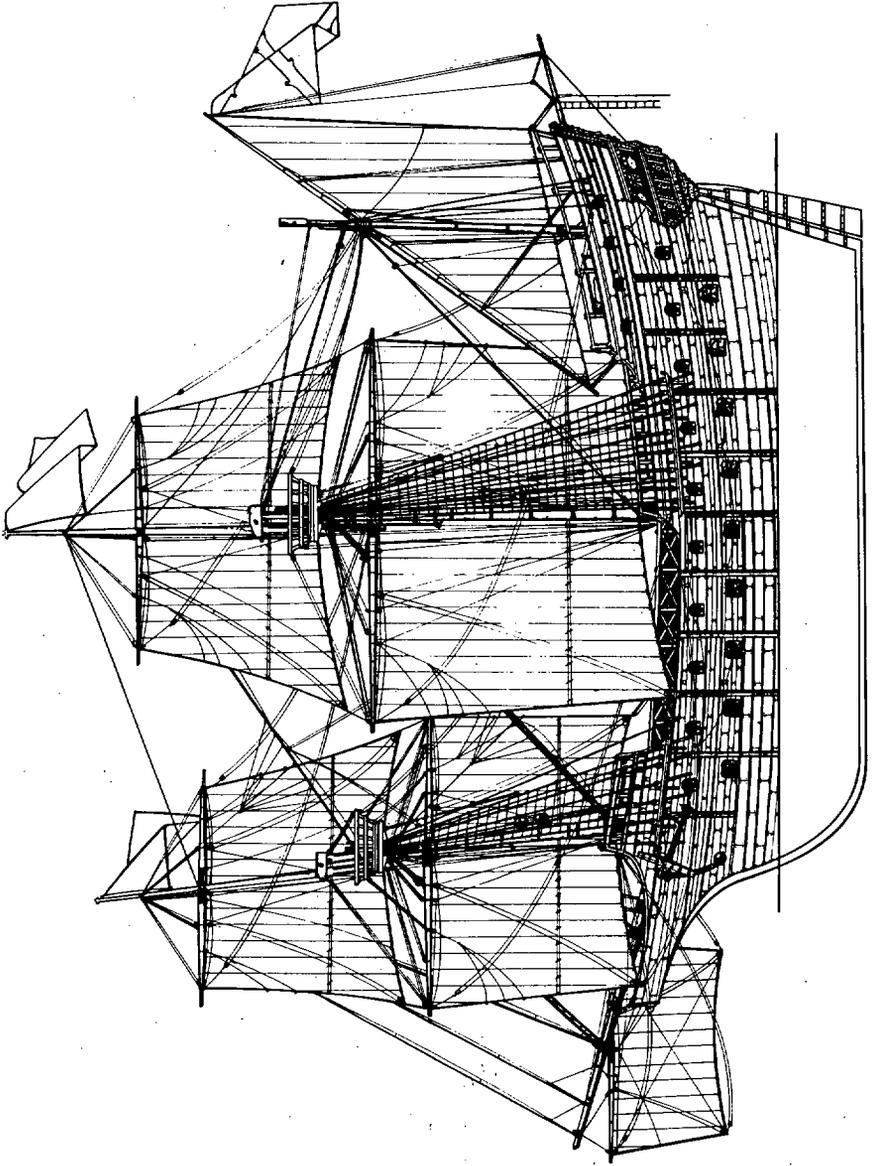
España, más dos de los que hubiera en el río, se mandaran como Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y luego se formase la Flota de Nueva España con los navíos que se esperaban de D. Antonio de Oquendo, prestando el rey 300.000 ducados. La respuesta de la Junta, al conocerse la proposición de Sevilla, fue que esos navíos se aprestaran para Armada de la Carrera de Indias y que se suprimiese la Flota de Nueva España ese año, pues la Real Hacienda era incapaz de hacer cualquier gasto o empréstito (25).

Las consecuencias de esta continua sangría de navíos de la Armada del Mar Océano a la de la Carrera de las Indias fueron funestas. La Administración trató varias veces de que el comercio y administradores de la Avería se hicieran cargo de los aprestos de la Armada de la Carrera de Indias. Todo fue inútil. No se podían sacar galeones de donde no los había. 1635 es un año crucial. Cuando en esa fecha Francia y España rompieron las hostilidades, esta última estaba desgastada y cansada por un conflicto, que parecía eterno, con los holandeses y una guerra subterránea por parte de ingleses y franceses. Con la entrada de Francia en la contienda, ésta adquirió unas dimensiones insospechadas. Para la Real Hacienda fue un golpe definitivo. Felipe IV ordenó que la Armada del Mar Océano se acrecentase en 30.000 toneladas. El intento era una utopía, porque, entre otras cosas, el tráfico indiano absorbía los navíos como una esponja. D. Gerónimo de Villanueva, en 1635, le exponía patéticamente la situación al soberano, después de conocer la ilusoria pretensión del aumento de 30.000 toneladas: *y faltando tantos bajeles para poder llegar a este número, será de mayor inconveniente el dar los que se piden para la Carrera de Indias: que V. Majestad se sirvió de tomar asiento con los del comercio de Sevilla muchos días ha para que por su cuenta se hiciesen las armazones de aquella Carrera y es pasado un año y se han dado bajeles de la Armada para el segundo y se trata de que se den para el tercero, con que no se consigue el fin principal de dicho asiento que fue tener por aquella vía los bajeles necesarios sin echar mano de los de la Armada del Mar Océano, que, entre los que se prestan para esto y los que se emplearon para el Brasil, se consume lo más lúcido y reforzado de cuanto hay en la dicha Armada, con que hace en ella tanta falta que muy dificultosamente se puede componer para otro efecto ninguna armazón de importancia como quiera que se gaste buena cantidad de hacienda* (26).

Los galeones que salían de los astilleros que continuaban en funcionamiento parecían ir, sin remisión, a la Carrera de Indias. Las quejas eran continuas, tanto por el quebranto de la Armada del Mar Océano como por los gastos que recaían en la Real Hacienda. En 1636, don Pedro Coloma decía que, *pues la Armada del Mar Océano se deshace de los mejores galeones que hay en ella, no quede Su Majestad sin el fruto que justamente debe sacar de ellos, pues sin duda los cuatro que fabricó don Martín de Arana y los otros que son propios de Su Majestad, le tiene de costa 200.000 ducados de fábrica, el*

(25) Ibidem.

(26) Gerónimo de Villanueva a S. M. Madrid, 21 de julio de 1635. A.G.I. Indiferente 1872.



Galeón de la Real Armada de Flandes en el primer tercio del siglo XVII (R. Berenguer).

*excesivo gasto de armarlos de artillería y conducirlos al Andalucía y hasta hoy los otros tres de don Martín de Arana y el nombrado "El Angel" no han servido en la Armada del Mar Océano una sola hora y éstos y los otros dos han hecho diferentes viajes a las Indias (27).*

Las soluciones no eran fáciles. Todo se reducía a un único punto: que la plata no faltase cada año en las arcas del rey, pues de este metal dependían todas las campañas y proyectos que se planeaban en el antiguo alcázar madrileño. Si la Avería no encontraba galeones para traerla, la Administración se veía obligada a utilizar los de la Armada del Mar Océano. La Junta de Guerra de Indias sustentaba la petición constante de navíos en el hecho incontrovertible de que el metal precioso que venía en las bodegas de los galeones de la Armada de la Carrera de Indias era la base y sustento del sistema administrativo y militar, *pues con la plata que viene de las Indias y su contratación se acude a todas partes que sin esto no pudiera hacerse y ya se ve cuando se dilata lo que congoja y el cuidado que da y el que se debe tener tratando esta materia no como de interés particular de los comerciantes, sino por el general y público a que V. Majestad debe acudir (28).* La Junta de Guerra de Indias seguía insistiendo en que debían admitirse navíos extranjeros, especialmente urcas, aunque reconocía que debían de ser los mejores y los más fuertes (29).

En 1637 la situación era insostenible. La Casa de la Contratación notificó a Madrid que en el río no se encontraban navíos que sirvieran de Capitana y Almiranta para la Flota de Nueva España de 1638 *respecto de tener V. Majestad ocupadas y embargadas las que hay a propósito para las acciones presentes y las que no lo están no lo son para naos de guerra y poderles fiar la plata para traer a estos Reinos (30).* La Junta volvió a proponer que los galeones necesarios se tomaran de la Armada del Mar Océano. El peligro de los trasposos de una formación a otra lo veía hasta el mismo Felipe IV, que de su puño y letra contestó a la Junta que *... conviene que entienda la Junta que totalmente deshace la Armada del Mar Océano y la enflaquece en tanto grado que no se puede obrar nada. Y más adelante seguía: Pero conviene al mismo tiempo que el Consejo de Indias y Junta de Guerra tomen alguna resolución de fábrica porque lo que pasa no se puede tolerar (31).* El monarca, pues, era consciente de que todo venía del estancamiento de las fábricas. Nunca faltó en su ánimo la intención de revitalizar la construcción de navíos y el apoyo a los constructores. Lo mismo podemos decir del todopoderoso Olivares. Pocos gobernantes españoles han tenido la claridad de ideas del Conde-Duque en lo referente a la Armada. La base de todos sus proyectos era una poderosa Armada, pero una cosa eran las intenciones y otra la realidad.

(27) D. Pedro Coloma a D. Fernando Ruiz de Contreras. Madrid, 3 de diciembre de 1636. A.G.I. Indiferente 1872.

(28) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 13 de agosto de 1635. A.G.I. Indiferente 1872.

(29) Ibidem.

(30) Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 20 de julio de 1637. A.G.I. Indiferente 1872.

(31) Ibidem.