

ESTEBAN MIRA CABALLOS

LAS ARMADAS DEL IMPERIO

PODER Y HEGEMONÍA EN
TIEMPO DE LOS AUSTRIAS



ESTEBAN MIRA CABALLOS

LAS ARMADAS DEL IMPERIO

Poder y hegemonía
en tiempo de los Austrias

Siglas

AChG: Archivo de la Chancillería de Granada

AGI: Archivo General de Indias

AGS: Archivo General de Simancas

AHN: Archivo Histórico Nacional

AMA: Archivo Municipal de Almendralejo

APC: Archivo de Protocolos de Carmona

APS: Archivo de Protocolos de Sevilla

AVL: Archivo Valverde Lasarte

BN: Biblioteca Nacional de España

MN: Museo Naval de Madrid

Introducción En la Antigüedad, la talasocracia minoica o las factorías fenicias fundamentaron su apogeo en su supremacía naval. También los romanos habían conseguido expandir y conservar su imperio, gracias a su dominio sobre las aguas del Mediterráneo. Sin embargo, el océano era otra cosa, pues desde la protohistoria se consideraba como una verdadera frontera natural, infranqueable y temida. Océano era sinónimo de ignoto pero también de infortunio y de adversidad. Hasta mediados del siglo xv la inmensa mayoría pensaba que si se navegaba en dirección oeste llegaría un punto en que las aguas se acabarían, desplomándose la nave al vacío. Pero incluso los sabios, que defendían rotundamente la esfericidad de la Tierra, no recomendaban avanzar hasta las antípodas porque, al desconocer la fuerza de la gravedad, sospechaban que se precipitarían igualmente al abismo.

En el mar había fuerzas que escapaban al control humano: una vía de agua, un encontronazo sorpresa con una armada corsaria, una tormenta, un huracán tropical, una inesperada epidemia o simplemente un rayo. Unas circunstancias que unos atribuían a algún tipo de castigo divino y otros a una suerte de maleficios. De hecho, existía la idea generalizada de que el mero hecho de explorar nuevas tierras allende los mares era fruto de una ambición no siempre

bien vista a los ojos de Dios. Cuando la tormenta azotaba en toda su intensidad, si estaban cerca de la costa el viento los empujaba a bajíos o roquedos, y si, por el contrario, se encontraban en altamar, no había mástil que no se partiese o casco que no se abriese en canal. En esas condiciones ni el piloto más experimentado podía hacer gran cosa para evitar el desastre. Un cronista como Tomás López Medel escribió, hacia 1570, que cuando se desataba un huracán no había, ni en puerto ni mar adentro, navío «que no se haga pedazos». Grandes contiendas, como la toma de Argel de 1541, fracasaron en buena parte por una tormenta inesperada que desató vientos de tramontana que dificultaron el desembarco primero y el repliegue después.

Hay varios casos flagrantes y muy representativos de los que expondremos solo algunos: en enero de 1521 una armada de cuatro naos, al mando de Andrés Niño, zarpó de Panamá con destino a las Islas de la Especiería y nunca más se supo de ella. El océano se la tragó, lo que creó una idea, en el imaginario colectivo, de que aquella inmensidad era intransitable. El 29 de agosto de 1552 un convoy de tres naos y un patache, comandado por Cristóbal Colón, descendiente del Primer Almirante, se vio afectado por un huracán tropical, enviando a pique a una de las naos y pereciendo en el suceso 130 hombres. No menos representativo es el hundimiento de 25 de las 28 galeras de la Armada Real, el 19 de octubre de 1562; la escuadra la capitaneaba Juan de Mendoza y Carrillo, hijo de célebre marino Bernardino de Mendoza, quien previendo el temporal que se avecinaba trató de buscar refugio en el puerto de la Herradura (Granada), pero se hundió sin remisión, pereciendo unas 5.000 personas, incluido el propio capitán general. Desde entonces la poderosa escuadra yace en el fondo del mar, frente a las costas del antiguo reino nazarita.

En septiembre de 1574 estaba aparejada en Santander una fabulosa formación, solo ligeramente inferior a la de 1588, al mando del avilesino Pedro Menéndez de Avilés.

Pues bien, se desató a bordo una epidemia de peste de tal calibre que dio al traste con la misma, pereciendo cientos de tripulantes, incluido el gran marino de Avilés. También una tormenta influyó en el desastre de la Invencible, hasta el punto de que Felipe II llegó a decir en agosto de 1588, tras la derrota, que envió a sus naves a enfrentarse a los hombres «no a los elementos». No menos accidentada fue la travesía de la flota de 1622, pues al pasar la barra de Sanlúcar naufragaron dos de sus galeones. Pero lo peor estaba aún por llegar; surcando el canal de las Bahamas sufrieron el azote de un huracán que echó a pique a 11 de los navíos, siete galeones de armada y cuatro mercantes, pereciendo más de un millar de personas. Y es que en la Carrera de Indias, entre 1546 y 1650, se hundieron al menos 402 navíos a causa de las tempestades. El 15 de marzo de 1671 un temporal arrasó Cádiz, arrancando hasta las rejas de las casas, mientras que en la bahía no quedó impoluto ni uno solo de los navíos que estaban amarrados. En cuanto al Galeón de Manila, que recorría la ruta del Pacífico en solitario, de un total de 600 travesías, solo cinco fueron capturados por los corsarios pero otros 40 se hundieron con toda su tripulación en distintos naufragios.

Bien es cierto que el infortunio amenazaba por igual a las escuadras del Imperio y a las de sus oponentes, que también sufrieron duros varapalos. Curiosamente, pese a la frecuencia con que se producían los naufragios, ni el Imperio ni las potencias opositoras pensaron nunca en colocar barcasas para paliar las dramáticas consecuencias humanas de estos percances. Algunos navíos sí que llevaban una o dos barcasas —llamadas en la época esquifes—, pero no estaban pensadas para ser utilizadas en caso de naufragio, sino para acercarse a puerto o comunicarse con otros navíos de la flota. Y aunque en caso de siniestro se utilizaban, dada su escasa capacidad de carga, solo podían salvar la vida a un corto número de personas.

En este libro analizaremos la estructura naval del Imperio en su época de mayor esplendor, es decir, en los siglos xvi y xvii. Antes de proseguir quisiera dejar claro que a lo largo de todo el libro, cuando aludimos al Imperio a secas, nos referimos siempre al hegemónico en aquellos tiempos, es decir, al de los Habsburgo. Castilla se benefició de los grandes avances de la gran potencia naval del cuatrocientos, Portugal, superada desde principios de la siguiente centuria por los Habsburgo. La organización del entramado naval que permitió a un estado recién nacido dominar el mundo, por espacio de dos siglos y medio, comenzó durante el reinado del emperador Carlos V. Su mayor mérito fue construir una estructura naval eficiente que permitió que los océanos se convirtieran en verdaderas vías de comunicación entre todas las partes del mundo. Estos dejaron de ser una muralla y las autoridades fueron conscientes de que el dominio del mar equivalía a la supremacía en tierra.

Tras el descubrimiento de América, Castilla recibió las Indias, pero no tenía la infraestructura de un imperio ni disponía de los instrumentos para serlo. El nieto de los Reyes Católicos heredó un volumen de territorios que no tenía precedentes en la historia. Una herencia que no implicaba, obviamente, ningún mérito, pero su capacidad para estructurar y dar viabilidad al primer gran estado expansivo de la Edad Moderna sí que lo sitúan como uno de los grandes personajes de la Edad Moderna.

Un imperio solo es factible si dispone de instrumentos de dominación superiores a los de sus adversarios. Además de su infantería —los famosos Tercios que sorprendieron a toda Europa—, fue el sistema de armadas y flotas el que le permitió establecer y consolidar su dominio. El emperador lo creó y su hijo Felipe lo perfeccionó, siendo este último quien tuvo una visión global de su imperio, que incluía el Mediterráneo y los océanos Atlántico y Pacífico. Y fueron precisamente sus armadas las que le permitieron convertir-

se *de facto* en el dueño del mundo por espacio de más de un siglo.

Este complejo entramado de armadas necesitaba de una eficaz administración que gestionase desde la formación de los mandos, a las reclutas, la construcción de navíos y los abastos. Obviamente, detrás de los artilugios, de los barcos y de la tecnología había personas: científicos, administradores, así como miles de profesionales del mar o de las armas que abrieron rutas desconocidas y dejaron sus vidas en el empeño. Muchos de ellos, obligados por las circunstancias, se vieron inmersos en medio de cruentas batallas oceánicas o en la vorágine de un brutal huracán. Asimismo, detrás de las grandes batallas, hay también discretos personajes, casi invisibles para la historia, que optaron por actuar de manera heroica. Así, hacia 1537, el maestre Diego Pérez se disponía a entrar en el puerto de Santiago de Cuba, cuando se encontró con que un navío francés lo tenía bloqueado y se disponía a asaltar la villa. Lejos de amedrentarse lo acometió y estuvo un día entero combatiendo con él, hasta que lo puso en fuga. Aunque su navío sufrió daños irreparables y perdió a muchos de sus hombres, jamás le fue recompensado su valor, ni tan siquiera sus pérdidas. Es solo un caso entre millares de personas anónimas que se dejaron su vida y sus energías en los océanos que se convirtieron durante varios siglos en un gigantesco cementerio para decenas de miles de personas.

La transculturación aceleró el ritmo vital de los acontecimientos y terminó por cambiar el mundo en tan solo varias décadas. El trasiego de personas, ideas y mercancías que hizo posible el entramado naval, creó las bases de un mundo global. Un joven comerciante castellano en 1490 apenas se atrevía a acudir a la feria de Medina del Campo y medio siglo después lo mismo vendía en Santo Domingo que en Amberes, Panamá o las Islas Molucas. En breve, el peso de a ocho, que se acuñaba en el Imperio, se convirtió en una

moneda de referencia mundial, algo así como el dólar del siglo ^{xvi}.

Antes de entrar de lleno en el estudio del modelo naval conviene que hablemos del sistema preexistente, es decir, del que hubo hasta el reinado de los Reyes Católicos. En la Baja Edad Media existió una Armada Real de Galeras, institucionalizada por Alfonso X *el Sabio*. Fue aprestada por primera vez a mediados del siglo ^{xiii} y estaba formada por unas 18 galeras de distinto porte que se financiaban a través de las rentas de una veintena de alquerías —algo así como una granja— destinadas a tal fin. Estaba regida por un almirante, rango que tendrá una larga tradición en la historia naval española y que fue creado por primera vez en estas fechas. Esta escuadra protagonizó, desde el mismo momento de su creación, destacadas actuaciones, como por ejemplo en el ataque al puerto de Salé —en el actual Marruecos— ocurrido en 1260 y en la toma de Cádiz, dos años después. Su cometido era doble: por un lado, la protección del área del Estrecho frente a los ataques de los corsarios berberiscos, y por el otro, evitar la llegada de refuerzos al reino Nazarí. En ocasiones, si las circunstancias así lo requerían, la escuadra actuaba también en la vertiente atlántica, contra el vecino Reino de Portugal. En el reinado de Juan II, la armada estaba comandada por el almirante Alonso Enríquez, quien, a su vez, acostumbraba a poner al frente de la misma a su hermano Juan Enríquez. En agosto de 1407, estaba compuesta por 13 galeras y tuvo diversos enfrentamientos con la armada nazarita.

El panorama naval se completaba en el área suroeste con la existencia de verdaderos corsarios españoles que llevaban a cabo acciones de pillaje con el consentimiento y hasta el beneplácito de la Corona. El objetivo de sus tropelías eran los súbditos y los intereses berberiscos y turcos, pero también los mercaderes portugueses que comerciaban con los puertos del África Occidental. En el norte de España, otros armadores privados defendían sus costas y practica-

ban el corso sobre los buques ingleses y franceses. En Santander había, en 1391, una pequeña armada de tan solo dos galeras destinadas a la protección de las costas del Cantábrico.

Y finalmente, en el área mediterránea las galeras catalanas y valencianas hacían lo propio con los musulmanes y protegían el Estrecho de una posible invasión norteafricana. La situación llegó a tal nivel de descontrol que, en 1489, Fernando *el Católico* prohibió la práctica del corso en todas las tierras del Reino de Aragón.

Obviamente, junto a esta nueva realidad política se debió replantear totalmente la política exterior, uniéndose la vocación mediterránea de Aragón y la atlántica de Castilla con la nueva expansión occidental. Junto al estratégico mar Mediterráneo, clave en la política del Imperio durante toda la Edad Moderna, aparecieron dos nuevos y casi ilimitados escenarios, el Atlántico y el Pacífico. Por ello, a principios de siglo *xvi* se sintió la urgente necesidad de crear un nuevo modelo naval acorde con la nueva situación. Las circunstancias políticas obligaron a acelerar la transformación iniciada a finales del siglo *xv*, de una navegación prácticamente de cabotaje a otra de altura.

Así, pues, a lo largo de la primera mitad del siglo *xvi* se sintió la necesidad de estructurar un sistema de navegación eficaz, especialmente con las colonias americanas que a fin de cuentas eran las que proporcionaban una parte del numerario al Estado. Como veremos posteriormente, para el comercio indiano se optó, después de no pocos ensayos, por el modelo de flotas que tuvo una vigencia de más de dos siglos. E igualmente se diseñó un organigrama, financieramente sostenible, de armadas defensivas en los rincones más conflictivos del Imperio.

Se trataba de hallar un modelo naval que permitiera, por un lado, mantener unas rutas comerciales rentables, y por el otro, una seguridad adecuada a los nuevos tiempos. El objetivo se consiguió con creces pues el sistema funcionó

lo suficientemente bien como para permitir al Imperio Habsburgo mantener durante largo tiempo su hegemonía. Está claro que, en el Atlántico, el predominio absoluto correspondió a los Habsburgo, al menos en el quinientos. Ni Francia, ni los Países Bajos, ni tan siquiera Inglaterra —su más directa adversaria— consiguieron hacer sombra al Imperio, erigido en la gran potencia oceánica del siglo *xvi*. De hecho, casi nadie duda ya que, tras el desastre de la Armada Invencible en 1588, España mantuvo durante varias décadas su hegemonía. No olvidemos que justo después de este luctuoso acontecimiento comenzó la reposición del poder naval, de forma que, en 1598, el potencial náutico de España era similar al que existía antes de 1588.

Pese al Descubrimiento de América, el mar Mediterráneo siguió ejerciendo un papel preponderante durante buena parte de la centuria. En general se cree que el Atlántico desplazó al Mediterráneo casi desde la época de los descubrimientos, sin embargo, esto no ocurrió antes del último cuarto del siglo *xvi*. De hecho, el emperador siempre consideró los territorios indianos como meros proveedores de recursos y de algunos artículos exóticos, como papagayos o plantas tropicales. En el Atlántico se jugaba la plata americana pero en el Mediterráneo lo que estaba realmente en liza era la propia integridad física de la Península. Se libraba una batalla a muerte entre la cruz y la media luna o lo que es lo mismo, entre el Imperio de los Habsburgo y el otomano. Este último, aunque databa del siglo *xiii*, alcanzó su máxima expansión como potencia mundial en el siglo *xvi*, bajo Solimán, decayendo en la siguiente centuria. A mediados del quinientos ocupaban un vasto territorio que abarcaba Albania, Argelia, Bosnia, Bulgaria, Crimea, Croacia, Egipto, Grecia, Herzegovina, Hijaz, Hungría, Irak, Jordania, Líbano, Libia, Macedonia, Palestina, Rumanía, Serbia, Siria, Turquía y Yemen. En la segunda mitad de la centuria se anexionaron territorios muy sensibles para los intereses occidentales: en 1571 Chipre, en 1574 Túnez y en 1596 Eslovaquia, al

tiempo que fracasaba en 1601 el intento de anexionar Argel. Esta arremetida se llevó a cabo por dos medios: a través de la Armada Real Otomana y potenciando el corsarismo de los berberiscos en el Magreb. Probablemente, la actitud expansionista de España en el Norte de África se debió fundamentalmente a una cuestión defensiva. Ante esta actividad beligerante en el Mediterráneo la única medida realmente eficiente era el ataque a los enemigos en su propia guarida. Por su parte, Lepanto tan solo supuso una disminución del corso durante poco más de una década, porque, desde los noventa, volvió a arreciar el bandidaje. Poco podía hacer la Armada Real frente a unos ataques tan continuos como imprevisibles. No debemos olvidar que, aunque hoy el Mediterráneo nos puede parecer un lago, entonces era de unas dimensiones desmesuradas, «un universo o un planeta», como diría Braudel. Fue ya a lo largo del reinado de Felipe II, y pese a Lepanto, cuando la vertiente occidental ganó progresivamente protagonismo.

La historiografía sobre las armadas del Imperio es ya muy amplia, como se puede observar echando un vistazo a las fuentes. En este libro hemos tratado de ofrecer una visión completa del entramado naval creado por los Austrias Mayores y que esencialmente se mantuvo hasta bien entrado el siglo XVIII, permitiendo una comunicación más o menos fluida dentro de su vastísimo imperio. Una estrategia global que realmente existió en la mente de personajes como el propio rey Felipe II, y de estadistas como el conde-duque de Olivares.

PARTE 1.

LA NAVEGACIÓN

I. ESPAÑA EN EL CONTEXTO EUROPEO

A partir de 1492, año fundamental en la historia de la humanidad, se produjo un profundo cambio en el devenir de los reinos peninsulares. Castilla se engrandeció con la conquista de Granada y con el descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo, mientras que la unión dinástica sentó las bases del primer imperio de la Edad Moderna. La primera etapa de la era de los descubrimientos comenzó un 3 de agosto de 1492 cuando Cristóbal Colón zarpó del puerto de Palos y culminó el 8 de septiembre de 1522 día en el que Juan Sebastián Elcano atracó la nao *Vitoria* en el puerto de Sevilla, completando la primera vuelta al mundo. Una y otra fueron empresas multinacionales, especialmente la segunda en la que participaron españoles, portugueses, alemanes, italianos y orientales, algunos de los cuales se contaron entre los supervivientes. Pero aunque las liderasen italianos y portugueses estaban financiadas en unos casos por la Corona de Castilla y en otros por el Imperio Habsburgo, lo que colocó a España en una situación de preeminencia en el contexto europeo.

La carrera por los descubrimientos Una vez descubierto el Nuevo Mundo se desató un enorme interés por ampliar las fronteras del orbe conocido. A partir de 1492 se llevaron a cabo numerosos viajes en los propios territorios indios que pretendían conocer su geografía y sus dimensiones, siempre buscando un ansiado estrecho que comunicase el océano Atlántico con el Pacífico. La zona del Caribe fue la que primero se exploró y colonizó, comenzando a partir de allí la expansión tanto hacia el norte como hacia el sur. Desde el viaje de Solís-Pinzón de 1508-1509 a Yucatán, se sabía de la existencia de tierras en el septentrión, sin que aún

nadie hubiese bojeado las costas de La Florida. En las islas de San Juan, Jamaica y La Española, algunos gobernadores y adelantados rivalizaron, desde la segunda década del siglo **xvi**, por descubrir, conquistar y poblar los territorios situados al norte, aunque aún no tuviesen una conciencia exacta de la geografía de Norteamérica. Tanto desde las recién colonizadas Antillas Mayores como desde la propia España se aprestaron armadas para descubrir los territorios septentrionales. Una de las primeras fue la que capitaneó Juan Ponce de León, teniente de gobernador en la isla de San Juan, a La Florida que entonces se pensaba que era una isla. En 1513 realizó el reconocimiento de la misma, percatándose de la magnitud de los territorios, por lo que al año siguiente acudió a España para firmar una nueva capitulación, obteniendo el título de adelantado de las islas de Biminí y La Florida.

Pero mientras el emperador se centraba en el área caribeña, las potencias enemigas —portugueses, ingleses y franceses—, desde finales del siglo **xv** estaban implicadas en exploraciones al norte, en la zona de Terranova. Son bien conocidas las andanzas de Juan Caboto, un veneciano al servicio del rey de Inglaterra, que en 1497 recorrió las costas de Terranova en busca de un estrecho que cruzase hasta el Pacífico. Precisamente fue este navegante quien bautizó la isla como Tierra Nueva, Terranova, como se sigue denominando en la actualidad. Le siguieron en el tiempo los hermanos Gaspar y Miguel Corte Real quienes, al servicio de Portugal, navegaron por las costas de Terranova y Groenlandia entre 1500 y 1502, aunque el resultado fue funesto, perdiendo la vida toda la expedición. Tampoco los franceses se quedaron atrás, pues existen evidencias de que algunos marinos galos, como Jean Denys y Thomas Aubet, alcanzaron la isla en 1506 y 1509 respectivamente. Unos contactos que no quedaron en saco roto, pues se sabe que en 1510 un navío desembarcó bacalaos capturados

en el puerto galo de Rouen, en la alta Normandía, lo que evidencia la existencia de una actividad económica relacionada con la isla. La reacción a estas incursiones en territorios supuestamente concedidos a Castilla fue muy tímida. En 1511 se formalizó un asiento con el ilerdense Juan de Agramonte para que zarpase rumbo a la tierra de los bacalaos a conocer el «secreto de la tierra».

En cambio, los franceses continuaron con una inusitada actividad en la zona de Norteamérica. A partir de 1534 el francés Jacques Cartier encabezó nada menos que tres viajes con el objetivo de poblar la zona y de encontrar el ansiado paso hacia el Pacífico. En el primero descubrió la bahía de San Lorenzo pero no encontró el citado estrecho. El 19 de mayo de 1535 zarpó por segunda vez, navegando río arriba, donde fundó Saint Croix. Desgraciadamente para los expedicionarios, les cogió el duro invierno y muchos perdieron la vida. El 22 de mayo de 1541, pocos meses antes de la expedición española de Ares de Sea, partió por tercera vez, fracasando definitivamente en su objetivo de encontrar el paso hacia el Pacífico. Sin embargo, los viajes de Cartier supusieron un avance notable en el conocimiento de las costas del Atlántico norte, demostrando la insularidad de Terranova y la navegabilidad del río San Lorenzo. Tomó posesión de aquel territorio, al que denominó con el sonoro nombre de Nueva Francia.

La creación de Nueva Francia, en el nordeste del actual Canadá, que debió conocerse en la corte del emperador Carlos V en torno a 1539, fue determinante para el cambio de actitud de la Corona. Esta encomendó a Luis Sarmiento que averiguase todo lo referente a los viajes del marino galo y a las intenciones de Francia en relación con los territorios de Norteamérica. Se conservan, incluso, unos capítulos que el embajador de Portugal escribió al comendador mayor de Castilla en los que solicitaba armamento para «estorbar» los descubrimientos realizados en la tierra de los bacalaos por los franceses. Ello es prueba suficiente de la