

---

LA ARMADA DE LA GUARDIA  
DE LA CARRERA DE INDIAS  
DE DON LUIS FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA (1605)

*Rodolfo Segovia Salas\**

I. INTRODUCCIÓN

En 1605, el camino de América para la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias era como un largo viaducto de tablas, frágil y peligroso. Tomaba no menos de seis semanas llegar a Portobelo o Cartagena, los destinos habituales. Las más poderosas embarcaciones de madera, minúsculas en la inmensidad del océano, medían aproximadamente 30 metros de eslora y 10 de manga (largo y ancho). Enfermedades, tormentas y asaltantes hacían parte del horizonte de los que iban y venían.

A principios del siglo XVII, sin embargo, más que el enemigo a flote, los galeones de la Carrera de Indias debían temerle a la furia de los elementos. Así, por lo menos, lo percibían tanto España como las potencias rivales, cuando el galeón de la plata constituía aún un acabado ejemplo de técnica naval para el difícil tránsito allende el Atlántico. Desarrollos náuticos y artilleros habían mantenido a la Gran Armada al margen de las costas británicas en 1588, pero las velas de España no temían a los contrincantes en el trasiego de San Lúcar al Caribe y de regreso.

Ya estaban, sin embargo, comenzando a imponerse los criterios mercantiles que habrían de socavar la condición invicta de

---

\* El autor es miembro de número de la Academia Colombiana de Historia.

los galeones, al querer hacer de ellos también barcos de carga. Se cristalizaba además un conservadurismo de los diseños españoles que dificultaría evolucionar hacia las máquinas exclusivamente de guerra libres de altos castillos de popa, que embarazaban el eficiente uso del viento.

En 1605, sin embargo, la preocupación del capitán general de la Armada de la Carrera de Indias se reducía a poner a buen recaudo los haberes en metálico del Rey y de los particulares y, con buena mar, mantener su convoy compacto para evitar que algún navío aislado fuese víctima de un ataque sorpresa. No faltaban al acecho en el Caribe enemigos de todas las nacionalidades, débiles pero osados, que atacaban cualquier madero indefenso a flote. Veintitrés años más tarde los formidables navíos de los Países Bajos en rebeldía contra el yugo habsburgo pondrían a temblar al monopolio sevillano.

Cartagena era una de las esquinas en el paralelepípedo imperial atlántico, que servía de conector con la ruta hasta el Potosí. Dada la imposibilidad de permanecer mucho tiempo o de avituallarse en el istmo de Panamá, simple punto de tránsito, Cartagena era uno de los anclajes esenciales del periplo americano de la Armada de la Guardia. Armada que trataba de ejercer el derecho de dominio metropolitano sobre un espacio marino por donde transitaba el comercio con la savia de las Indias.

En 1588 traslució lo que ya Drake y sus secuaces, con sus relampagueantes incursiones, habían destapado: sin el dominio del mar, España era un gigante cojo y América vulnerable. La metrópoli castellana, después de un siglo de dominio de parte del Atlántico, seguía siendo mentalmente una potencia mediterránea, con la mirada en Europa continental y sin la noción íntima de lo que el océano significaba para un imperio mercantil.

En términos de poder naval, la febril actividad andaluza era un espejismo monopólico. En 1584, por ejemplo, el ejército de

Flandes cuadruplicaba los recursos dedicados a las fuerzas a flote<sup>1</sup>. A veces escaseaban hasta los marineros. El verismo de que no puede existir imperio transcontinental sin control del mar era sólo parcialmente comprendido a principios del siglo xvii<sup>2</sup>. A la larga, empero, las demográficamente débiles Holanda e Inglaterra convertirían el concepto en paradigma.

En los tiempos de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias comandada por Luis Fernández de Córdoba en 1605, la realidad aún no le había dado alcance a la percepción de sólida potencia en el mar. España aparecía invicta. La rivalidad con Francia había quedado congelada desde el fin de las Guerras de Religión en 1598. Los 20 años de agobiante guerra con Inglaterra habían terminado en tablas (1604)<sup>3</sup>. Los holandeses, calvinistas y subversivos, habían validado su revuelta, pero sus perros del mar en el océano abierto eran todavía más un incordio que un peligro mortal.

Felipe II había reconstituido el poderío naval español, después del desastre en el canal de la Mancha, con navíos orientados hacia la navegación atlántica. Como desde hacía cerca de un siglo, la mayor preocupación náutica se concentraba en asegurar el tránsito del tesoro hasta el Guadalquivir.

## II. GÉNESIS DE LA ARMADA DE LA GUARDIA DE LA CARRERA DE INDIAS

Desde las guerras de Carlos V y Francisco I, corsarios franceses comenzaron a interceptar, hacia 1521<sup>4</sup>, los mercantes que venían de Indias con los primeros frutos de la conquista de México,

<sup>1</sup> Bordejé, 1992, p. 190.

<sup>2</sup> Ver Parker, 1997.

<sup>3</sup> Ver Wernham, 1994.

<sup>4</sup> Lucena Samoral, 1994, p. 53.

el Habsburgo intentó organizar la defensa de la travesía. Ordenanzas subsiguientes dispusieron que los armadores de la carrera no despacharan buques de menos de 100 toneladas<sup>5</sup>. La gran mayoría ajustaban un desplazamiento menor y eran considerados impotentes. La Corona dispuso además que viajaran en conservas de por lo menos diez navíos. La voluntad real se complementa con la creación de la avería, una tasa *ad valorem* sobre el comercio para financiar su protección.

Durante los siglos XVI y XVII la paz en Europa rara vez se traduce en tranquilidad para los mares de América. En aguas más allá de la línea de demarcación de Tordesillas la piratería es incesante. A los franceses se suman, a partir de mediados del siglo XVI, los ingleses. Hacia el final de la centuria llegaron los holandeses, aparte de aventureros de todas las nacionalidades. Todos querían participar del creciente y lucrativo tráfico con el Nuevo Mundo, alimentado por las minas de plata de Perú y de México. Las pérdidas crecieron.

En 1550, para contrarrestar incursiones francesas zarpa de San Lúcar, bajo el comando de Sancho de Viedma, la que podría catalogarse como la primera “Armada de Su Majestad” encargada de recoger los tesoros de las Indias. Se le ordenó que fuera “derecho a Nombre de Dios a tomar el oro”<sup>6</sup>.

Al mismo tiempo, Álvaro de Bazán, diseñador del galeón, obtiene el privilegio de construir sus vasos durante diez años, con destino a la protección del comercio de ida y vuelta a América. Los inventos del flamante “Capitán General de la navegación de las Indias de todo el Mar Océano” son revolucionarios. Construye grandes bajeles de 500 a 600 toneladas —enormes para los estándares de la época—, con dos cubiertas y fuertemente arti-

---

<sup>5</sup> Parry, 1981, p. 120.

<sup>6</sup> Chaunu, III, 1955, 448, 451. Bordejé, 1992, pp. 111-115.

llados<sup>7</sup>. Sustituyen los modestos navíos de guerra que desplazan cuatro veces menos tonelaje, y que con frecuencia no son más que sencillas carabelas artilladas y con soldados. El galeón va camino de convertirse en el rey de los mares de América<sup>8</sup>.

En la década siguiente, barcos van y vienen mientras el sistema de convoyes más o menos se respeta. Se vuelve rutina el acompañamiento por buques de guerra de las conservas mercantes y se ensaya la efectividad de los galeones, pero sin que se consolide el concepto de la armada permanente. La avería se sitúa en el 2,5%, con gran resistencia de los cargadores, quienes alegan no necesitar de protección, al tiempo que sus barcos ganan en porte y desplazamiento.

Los piratas arreciaron la ofensiva de asalto y rescate contra los incipientes puertos de América, pero después de 1564 raro es el navío suelto. Todos hacen parte de uno de dos convoyes anuales desde el Guadalquivir. La flota de la Nueva España hacia Veracruz (derivación para Honduras) en abril y la flota de Tierra Firme en agosto al istmo de Panamá (con escala y feria en Cartagena). Las acompañaban dos galeones de la armada real española “sin carga”: la Capitana y la Almiranta. La Habana funge como punto de reunión e internada para el viaje de regreso, de donde deben levar anclas antes del año siguiente<sup>9</sup>.

Casi desde el principio los itinerarios se tornarán mucho más flexibles. El esfuerzo de financiar y organizar docenas de navíos dos veces al año en fechas fijas sobrepasaba en ocasiones la capacidad financiera de los cargadores de Sevilla y la estructura administrativa de la Casa de la Contratación. Esta última urgida por la Corona y por sus propios instintos burocráticos pretendía supervisar cada detalle.

---

<sup>7</sup> Chaunu, III, 1955, p. 450.

<sup>8</sup> Cédula real de 18 de octubre de 1564, citada por Bordejé, 1992, pp. 134-135.

<sup>9</sup> Parry, 1981, p. 134.

Por otra parte, las naves de guerra se llenaban de mercancías, como podía esperarse de un flete tan escaso y tan costoso. Parecía pecado ver levar anclas barcos vacíos. La Capitana y la Almiranta se transforman en unos mercantes más, atiborrados de géneros. Iban tan cargadas que perdían parte de su capacidad disuasiva, y “ni podían socorrer ni pelear”<sup>10</sup>. Ese inconveniente nunca se corrigió. Es connatural con el monopolio. Don Juan de Borja, camino de la presidencia de la Audiencia de Santafé y pasajero de la Armada de la Guardia de don Luis de Córdoba, empleó duras expresiones para referirse a los impedimentos durante la jornada contra mercantes holandeses en medio del Caribe.

Después de la dispersión de la Gran Armada en 1588, ya no es suficiente enviar la flota de Tierra Firme con Capitana y Almiranta para su protección. En las últimas décadas del siglo xvi, el reto inglés a la supremacía española en América se convirtió en guerra naval sin cuartel. El comercio de Indias sufrió los embates. El preferencial tráfico con Tierra Firme, en el mejor momento de la producción de plata peruana, determinó la creación de la Armada de la Avería en 1591<sup>11</sup>. El apresto de la armada de guerra se aseguró mediante un asiento (contrato) con intervención de la Junta de Fábrica de Armadas y del Consejo de Indias, que cobró el impuesto de avería, y de la Universidad de Mercantes, el *Consulado* que los agremia desde 1543<sup>12</sup>.

La armada debía escoltar a los navíos del comercio en su viaje redondo, y custodiar el metálico y las mercaderías valiosas, como perlas, esmeraldas y cochinilla. A principios del siglo xvii pasó a llamarse la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias y a ocuparse principalmente de recoger la plata en el Istmo y, con

---

<sup>10</sup> Bordejé, 1992, p. 134.

<sup>11</sup> Trejo Rivera, 2003, p. 83.

<sup>12</sup> Parry, 1981, 125. Trejo Rivera, 2003, p. 81.

el resto de los tesoros, devolverla al Guadalquivir. Hay que diferenciarla de una anterior Armada de Guardia organizada en 1573, que constituyó más bien el antecedente de la Armada de Barlovento en aguas del Caribe<sup>13</sup>.

Mientras tanto, el convoy mercante a Cartagena y Portobelo, conocido como la flota de Tierra Firme, continuaba su tránsito anual bajo la sombra protectora de su Capitana y Almiranta. Era usual que se reuniera con la flota de la Nueva España en la Habana, para emprender juntas el retorno con la Armada de la Guardia.

A partir de 1604, el Consulado renovó por tres años el asiento para el apresto y provisión de las armadas y flotas de Indias con uno de los suyos, Juan Núñez Correa, quien recibió el producido de la avería<sup>14</sup>. Contribuyó con su cicatería a sellar la suerte de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias de don Luis Fernández de Córdoba.

### III. LA ARMADA DE LA GUARDIA DEL CAPITÁN GENERAL LUIS FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA Y SOTOMAYOR

El 30 de diciembre de 1604 regresó a San Lúcar Luis Fernández de Córdoba al mando de la Armada de Guardia compuesta por seis galeones, y dio término a otro exitoso circuito. Había zarpado de la desembocadura del Guadalquivir en abril del mismo año, para hacer escala en Cartagena a principios de junio y llegar a Portobelo el 21 del mes. Después de tocar de nuevo Cartagena, se abrigó en La Habana antes de emprender el viaje de regreso<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Bordejé, 1992, 150, p. 191.

<sup>14</sup> Chaunu, IV, 1955, 160. Lo pactado para el asiento es el 6%. AGI, IG 749, f. 12.

<sup>15</sup> Chaunu, IV, 1955, 170, p. 176.

En Cuba le transfirieron los tesoros que traía de Veracruz la flota de la Nueva España. Como ya se ha dicho, uno de los cometidos esenciales de la Armada de la Guardia era el transporte de valores durante el peligroso regreso a través del Atlántico. Las aguas entre las Azores y Cádiz eran las más riesgosas.

En 1604 no hay flota de Tierra Firme. La metódica rotación de la Armada de la Guardia está comenzando a sustituirla<sup>16</sup>. Por lo mismo don Luis había zarpado de San Lúcar acarreando mercancía prohibida, bajo la mirada impasible de los oficiales de la Corona y la complacencia del general de la Armada que lucraba con el alijo. Ya en los primeros días de enero, se encontraba de regreso en Sevilla, acompañado de buena parte de la flota de la Nueva España al mando de Juan Gutiérrez de Garibay. Don Luis de Córdoba se había ganado su sueldo de 4.000 ducados anuales<sup>17</sup>.

Basta un poco de imaginación para revivir la triunfal aproximación a la Torre del Oro. Había sido una jornada rica y feliz. Llegaba sin invernar en América, arrostrando los peligros del canal de las Bahamas y del Atlántico en invierno, como lo solicitaba de manera cada vez más insistente Madrid, urgida de los tesoros americanos para apuntalar sus finanzas. Felipe II había repudiado las deudas de la Corona al final de su reinado y su hijo Felipe III (1598-1621), escaso de numerario, había devaluado en 1599. Recogió el vellón, la pequeña moneda fraccionaria que circulaba en la Península, para extraerle la plata. Cuatro años más tarde lo retiraba de nuevo y lo reemitía, doblándole su valor nominal<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Chaunu, IV, 1955, p. 198.

<sup>17</sup> Solicitud de los testamentarios y herederos de don Luis Fernández de Córdoba, Madrid, 18 de septiembre de 1607, AGI, IG 749, f. 70v-71. El sueldo significa 4.000 pesos de 272 maravedíes cada uno. El oficio de capitán general de la Armada de la Guardia era uno de los mejor pagados en España, como correspondía a su gran responsabilidad.

<sup>18</sup> Lynch, 1992, p. 46.

El capitán general comenzó a preparar el próximo viaje de la Armada de la Guardia casi enseguida. Al anochecer del 29 de marzo de 1605, tres de los galeones que regresaron con él de las Indias el año anterior, el *San Roque*, Capitana, el *Santo Domingo*, Almiranta, y el *San Gregorio*, en compañía del recién botado *San Martín*, son conducidos aguas abajo a San Lúcar de Barrameda por los pilotos.

El *San Cristóbal*, el *San Francisco* y el *San Ambrosio* están en gradas. “Les echan unas tablas entre cintas”. Don Luis quiso asegurarse de la carpintería de sus barcos. Planeaba apresurar el tornaviaje. Pensando en el viaje de regreso escribió que “con esto habrá que hacer menos en la Habana y nos podremos despachar de aquel puerto con mayor brevedad”. Prevé zarpar con la luna nueva, a fines de abril. Le solicita al Rey que la flota de Tierra Firme, próxima a salir de Cádiz, inverne en América. Teme demorarse al regresar escoltando “navíos menos veleros”, con riesgo de perder algún barco cargado de plata<sup>19</sup>.

Hubo, sin embargo, muchas más demoras. El octavo galeón, el *Nuestra Señora de Begoña*, que preparaba su viaje inaugural, lo estaban aparejando todavía. Además, Juan Núñez, el asentista de la avería, dijo que aún no estaba listo el bizcocho para la expedición y que no había dinero. La Casa de Contratación no terminó de girar el impuesto sobre el flete. Por último, si bien los soldados del tercio estaban dispuestos en Sevilla, Jerez y Cádiz, los marineros no se hacían presentes a pesar de que “se ha puesto tabla para recibirlos”. Se quejaron de “haberles acertado con el asiento de Juan Núñez las raciones como se les solían dar antes”<sup>20</sup>. Son los síntomas de la inflación que aquejaban al reino. La penuria general obligaba a hacer recortes.

---

<sup>19</sup> Luis de Córdoba al Rey, Sevilla, 29 de marzo de 1605, AGI, IG 1121, f. 164-5.

<sup>20</sup> Luis de Córdoba al Rey, Sevilla, 5 de abril de 1605, AGI, IG 1121, f. 167.

El primero de mayo todos los galeones se encontraban surtos en San Lúcar y “esperando tiempo para salir a navegar que ha entrado bien ruin y verde”. Con “el vendaval tan pertinaz”<sup>21</sup>, inusual para la época, el zarpe hacía las Canarias, primera etapa del periplo, no tendría lugar hasta el 10 de junio.

Al mismo tiempo, don Luis se seguía inquietando por la inminente salida de una apenas mediana flota de Tierra Firme comandada por don Francisco del Corral. Le solicitó al Rey que por ningún motivo fuera a pasar a Portobelo, o que saliera de Cartagena antes de que la Armada de la Guardia hubiese tenido oportunidad de trasladarse al Istmo y regresar a Cartagena. Lo sustentó con argumentos comerciales algo confusos y cabe especular si la verdadera razón es que no quería que se le adelantaran y le dañaran el mercado<sup>22</sup>. La Armada de la Guardia, compuesta por buques de guerra, tenía vedado acarrear mercancía, pero, como se observó antes, esa prohibición caía en oídos sordos.

En la medida en que transcurre el tiempo sin poder levar anclas, o no queriéndolo, se hacían más urgentes las reflexiones sobre el regreso dentro del mismo año de 1605. Prefirió no dejar la Habana entre octubre y diciembre “que son meses tan peligrosos para las costas de Cuba y la Florida y para desembocar en la canal trayendo la plata de S. Md. y [de los]particulares”<sup>23</sup>.

El capitán general sostuvo con el Real Consejo de la Junta de Fábrica de Armadas una agria controversia sobre el mando de los galeones. Se le estaba imponiendo, cosa nueva (quizá influida por la posibilidad de abordajes por enfrentamientos en el mar), que entregara la responsabilidad de los buques a los capitanes del tercio de infantería. Se trató de una novedad en la organiza-

---

<sup>21</sup> Luis de Córdoba al Rey, San Lúcar, 5 de junio de 1605, AGI, IG 1121, f. 161-2.

<sup>22</sup> Luis de Córdoba, marzo 29, *op. cit.* Luis de Córdoba al Rey, San Lúcar, 1.º de mayo de 1605, AGI IG 1121, f. 157-9.

<sup>23</sup> *Ibíd.*

ción de la Carrera. Don Luis cumplió órdenes bajo protesta: “le advierto que esta Armada va mal sin capitanes de mar por la poca práctica y experiencia que tiene de ella los de infantería”<sup>24</sup>.

Don Luis arguyó con vehemencia que los capitanes del tercio no tenían la experiencia para ejercer el oficio de capitanes de mar, aunque hubiera ya navegado la Carrera. Ni son marinos ni se han preocupado de aprender. Además, los marineros que se embarcaron habían sido generalmente reclutados por los capitanes de mar mismos entre “amigos y conocidos suyos y de su tierra”. Por ellos han abandonado “las comodidades que se les ofrecían en las naos de flotas de particulares”. El “apresto y adovio (sic) y carena” se harían más lentos en los puertos de Indias sin la apropiada supervisión por gente de mar; el capitán general y el almirante no lograrían multiplicarse para suplirlos. Se podrían inclusive tardar tanto las escalas que “sería fuerza demorarnos muchos días e invernar, que es lo que a V. Md. más preocupa que se evite”<sup>25</sup>.

Antes de las reformas, el Rey tenía mandado, por la orden Real de marzo 19 de 1604 que, como era costumbre, se llevasen capitanes de mar y con base en ello se les había contratado y pagado. No había forma de que devolvieran el dinero que ya tenían gastado, entre otras cosas en su “matalotaje y prevenciones”<sup>26</sup>.

Luis de Córdoba suspendió “la reformatión” y suplicó que Su Majestad reconsiderara la orden de entrega del mando a los capitanes de infantería, “a lo menos por este viaje”, pero si lo manda “se obedecerá con la puntualidad y gusto que es justo, siéndolo de V MD. y orden suya”<sup>27</sup>. Un poco después escribió premonitoriamente que siendo ya tarde en mayo le sería imposi-

---

<sup>24</sup> Luis de Córdoba al Consejo de Indias, San Lúcar, 20 de marzo de 1605, AGI, 1G 1121, f. 179-80.

<sup>25</sup> Luis de Córdoba al Rey, San Lúcar, 8 de mayo de 1606, AGI, 1121, f. 170-2.

<sup>26</sup> *Ibíd.*

<sup>27</sup> *Ibíd.*

ble llegar a La Habana antes de octubre, pero que regresaría, sin invernarse, dentro del año como lo deseaba Su Majestad, “aunque sea aventurando las vidas de los que venimos en la Armada... plega (sic) que estos atrevimientos y temeridades no se paguen”<sup>28</sup>.

Sin contraorden real, sin embargo, por ahora los galeones se reformaron. El 20 de mayo el almirante de la Armada de la Guardia, Juan de Urdayre, en cumplimiento de una instrucción de su capitán general, quien actuaba movido por una orden del 13 de mayo del Consejo de Indias, admitió, recibió y dio posesión a los capitanes de infantería del tercio al uso y ejercicio de capitanes de mar de a bordo de cada uno de los galeones surtos en San Lúcar. “Se les encargó y ordenó a los oficiales y gente de mar de ellos que tuviesen por capitanes de mar a los dichos capitanes de infantería”<sup>29</sup>.

No es, empero, la última palabra. En carta firmada de su mano, el Rey ordenó, tal como se lo había solicitado su capitán general, que no se innovara para el viaje a punto de iniciarse. La directriz llegó en el momento justo. Luis de Córdoba no tenía cómo idearse más contratiempos. El 27 de mayo, el almirante Urdayre se hizo presente en cada galeón para restituir los capitanes de mar a sus plazas y oficios. Se instruyó a los marineros que “los obedezcan y reconozcan por sus superiores como antes los hacían”. A los capitanes de infantería se les ordenó que no se “embaracen ni empachen con ellos”<sup>30</sup>.

La larga demora en el zarpe, gracias al clima tan “verde” y crudo, dio tiempo para que se escucharan las razones del capitán

---

<sup>28</sup> Luis de Córdoba a la Junta de Fábrica de Armadas, San Lúcar, 23 de mayo de 1605, AGI, IG 1121, f. 183-84.

<sup>29</sup> Testimonios refrendados por el escribano mayor de la Armada de la Guardia, Gaspar Soto, San Lúcar, 20 de mayo y 29 de mayo de 1605, AGI, IG 1121, f. 153-5.

<sup>30</sup> *Ibíd.*

general en lo atinente al buen gobierno de la Armada de la Guardia y quizá también para introducir mercancías no registradas. Dos semanas más tarde, el 10 de junio, estaba cruzando la barra del Guadalquivir.

Las contrariedades de don Luis de Córdoba no habían sido pocas. Bajo el régimen de Francisco de Carvajal y Rojas de Borja, duque de Lerma, los nombramientos ya no se regían por la más o menos respetada meritocracia de Felipe II<sup>31</sup>. El capitán general, hastiado con el enredo de las capitanías de mar, tiene ocasión de protestar por la forma como la Junta de Fábrica de la Armadas y el Consejo de Indias pretendió ignorar el derecho de los comandantes de la Armada de la Guardia a proveer vacantes. Disponían de las capitanías de los tercios a su arbitrio y nombraban contador de la Armada a quien no tenía las calidades. Su incomodidad llegó al punto de “suplicar a Su Majestad... se sirva darme licencia para que con este viaje acabe con la obligación de mi oficio, pues en ningún caso de los mundo serviré otro viaje... con lo que se hace conmigo en estado que yo ni ningún hombre de bien ni de calidad lo puede servir ni andar en él”<sup>32</sup>. Duras palabras. Era tal el prestigio de los capitanes generales que don Luis osa anteponer el honor al servicio del Rey.

Fernández de Córdoba se dirigió al presidente de la Junta de Fábrica de Armadas para hacer hincapié en que ha lamentado tener que dar órdenes tan encontradas, que en nada contribuían a reforzar la autoridad de quienes las daban, y suplicó que se sirvieran “hacer gran fuerza a S. Md. para que declare a quien toca derechamente el mandar en esta Armada, y que jurisdicción y

---

<sup>31</sup> Felipe III (1598-1621), poco apto para reinar, se entrega desde el principio a su hombre de confianza el duque de Lerma, primer valido o privado en regir la monarquía. Gobernará favoreciendo a sus parientes y a su clientela durante 20 años. Lynch, 1992, pp. 32-39.

<sup>32</sup> Luis de Córdoba al Rey, San Lúcar, 9 de mayo de 1605, AGI, IG 1121, f. 177.

mando tiene la Junta”, para que se excusen “mil pesadumbres” y el servicio de S. Md. se encamine como es justo<sup>33</sup>.

Al hacerse a la vela en San Lúcar de Barrameda, la composición de la poderosa Armada de la Guardia de la Carrera de Indias es la siguiente<sup>34</sup>.

Galeón	Gente de mar	Gente de guerra	Cañones
San Roque (C)	139	200	24
Santo Domingo (A)	103	160	22
San Francisco	83	136	18
San Gregorio	88	146	18
San Ambrosio	84	136	18
San Cristóbal	81	136	18
San Martín	77	136	16
Nuestra Señora de Begoña	90	150	18
<b>Total</b>	<b>745</b>	<b>1.200</b>	<b>152</b>

En el Anexo se incluye la lista de capitanes de mar, capitanes del tercio de infantería y maestros de la plata.

#### IV. DON JUAN DE BORJA

Cuando la flota de Luis Fernández de Córdoba dejó San Lúcar de Barrameda transportaba un pasajero ilustre: don Juan de Borja. Había sido nombrado desde agosto de 1604 presidente de la Audiencia de Santafé, que conllevaba responsabilidades como go-

<sup>33</sup> Luis de Córdoba a la Junta de Fábrica de Armadas, San Lúcar, 28 de mayo de 1605, AGI, IG, 1121, f. 186-7.

<sup>34</sup> Remisión al Rey del mapa de la gente de mar y guerra, bastimentos, etc., San Lúcar, 1.º de junio de 1605, AGI, IG 1121, f. 202-208.

bernador y capitán general del Nuevo Reino de Granada. Es el primer presidente de capa y espada en una Audiencia regida por letrados desde su establecimiento cincuenta años antes.

Don Juan poseía sobrados méritos para el cargo, como lo demostró durante los 22 años y medio que permaneció al frente de los destinos del Nuevo Reino, pero no estaba de más ser primo del duque de Lerma, y del conde de Lemos, yerno del anterior, quien por aquel entonces presidía el Consejo de Indias<sup>35</sup>.

Luis de Córdoba dispuso para su huésped el camarote del castillo de popa del *Nuestra Señora de Begoña*, el más nuevo de los galeones a su mando<sup>36</sup>. El capitán general se hizo el de la vista gorda con respecto a una omisión de su encumbrado huésped: en la premura por llegar a su nuevo destino, Borja pretermitió solicitar, para él, su familia y sus dependientes, la autorización de los oficiales reales de la Casa de Contratación en Sevilla para embarcarse rumbo a América, como lo hacían hasta los virreyes<sup>37</sup>. Felipe III habría de reconvenirle por la omisión<sup>38</sup>.

La Armada de la Guardia hizo escala en Las Canarias y el 18 de junio enfiló hacia Guadalupe, donde ancla el 11 de julio para

---

<sup>35</sup> Juan de Borja era hijo de una unión irregular, pero fue reconocido por su padre Fernando, quien a su vez era hijo de san Francisco de Borja. El santo había sido duque de Gandia antes de profesar en la Compañía de Jesús. Lucena Samoral, 1965, pp. 32-33.

<sup>36</sup> Dio instrucciones a los capitanes de infantería y de mar “que traigan con él buena correspondencia y le acudan a todo lo que hubiese menester y les pidiere”. Luis de Córdoba al Rey, en el galeón San Roque, 16 de mayo de 1605, AGI, IG 1121, f. 188.

<sup>37</sup> Se informa que don Juan había presentado la cédula de nombramiento como presidente de la Audiencia, pero había pasado a embarcarse con “gran número de criados solteros y casados”, sin solicitar los respectivos permisos. Bernardo Delgadillo y otros oficiales de la Casa de la Contratación al Rey, 1.º de junio de 1605, AGI, IG 1121, f. 202-3.

<sup>38</sup> Carta del Rey a don Juan de Borja, Ventosilla, 24 de octubre de 1605, AGI, Santafé 18. Citada por Lucena Samoral, 1965, p. 44.

hacer aguada. Dos días después, julio 13, ya en ruta hacia Cartagena de Indias, avistó un convoy de mercantes artillados holandeses que se dirigían a Europa después de cosechar sal gema en la península de Araya, en el oriente de Venezuela. Se decidió interceptarlos. Juan de Borja dejó un vívido testimonio del combate y de las falencias de la Armada de la Guardia, en carta al Rey el 13 de agosto de 1605<sup>39</sup>.

## V. MERCANTES HOLANDESES

Los holandeses se habían rebelado contra el dominio de Habsburgo desde 1568, primero popularmente, y luego con sus nobles a la cabeza. Ni el poderío armado del duque de Alba, ni la dulzura de don Juan de Austria, consiguieron reprimir o pacificar la insurrección. En 1579, con el liderazgo de la casa de Nassau, las siete provincias calvinistas del norte de Flandes proclamaron su independencia. Poco después comenzaron a recibir apoyo inglés<sup>40</sup>.

A pesar de la rebelión, no hubo interrupción del comercio holandés con la península ibérica. En 1595, sin embargo, Felipe II, frustrado en sus intentos por someterlos, decretó, para ejercer presión económica, el embargo de todos sus navíos. Es una prohibición drástica que afectó las fuentes de sal en Portugal y España para la floreciente industria zelandesa del arenque. La confiscación se acentuó en los años siguientes. Obligados a repensar sus suministros, los holandeses se dirigirían a la despoblada Araya, que poseía unas excepcionales salinas naturales.

---

<sup>39</sup> Don Juan de Borja al Rey, Cartagena, 13 de agosto de 1605, AGI, Santafé 18, f. 2-3v.

<sup>40</sup> Ver Schama, 1987.

En la última década del siglo XVI, barcos de los rebeldes navegaron los mares del mundo e intensificaron el tráfico con el Caribe. Es natural que los atrajera la sal de la desértica península. Las primeras incursiones regulares datan probablemente de 1599<sup>41</sup>. Para entonces, los holandeses habían desarrollado el *sluit*, una ágil embarcación transoceánica, que no tenía rival por su alta relación carga a número de tripulantes. Sus flotas ganaron en amplitud y para 1600 la presencia anual en Araya se cuenta por centenares, con embarcaciones que desplazaban hasta 600 toneladas. No vinieron vacíos a América. Al mismo tiempo que dislocaban la explotación de las ricas pesquerías de Margarita y Cumaná, inundaron de ropas y esclavos de contrabando a Tierra Firme<sup>42</sup>. El comercio legal con Sevilla se resintió. Son los primeros signos de la eventual decadencia de la Carrera. Los galeones encontraron mercados saturados.

Ni siquiera las expediciones inglesas, a pesar de su espectacularidad y del pánico que hombres como Drake causaban en las Indias, habían representado una amenaza tan grave para el comercio español y el flujo metálico hacia la metrópoli como la que encarnaban los holandeses. La Universidad de Mercaderes en Sevilla protestó y como respuesta, la Corona decidió crear la armada de Barlovento. En 1601 se decretó una flota basada en La Habana, con el propósito de patrullar el mar Caribe y limpiarlo de enemigos. Pero el esfuerzo, que implicaba un contingente de ocho unidades mayores, con base propia y lejana, no era sostenible. Pronto languideció. Las finanzas del Habsburgo apenas alcanzaban para la Armada de la Mar Océano, que cuidaba el Atlántico, la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias que protegía el gran comercio de América y transportaba la plata, y la flota de

---

<sup>41</sup> Sluiter, HAHR, 1948, 176-7.

<sup>42</sup> *Ibíd.*, pp. 180-183.

navíos y galeras del Mediterráneo, que custodiaba a Italia y mantenía a raya al turco y a sus secuaces en el norte de África<sup>43</sup>.

Al tercer día de vela al suroeste de Guadalupe, Luis Fernández de Córdoba dio alcance a las seis urcas (*sluits*) holandesas provenientes de Araya, contra las que se iba a batir en condiciones de abultada superioridad y teniendo ganado el barlovento. Del combate en alta mar resultó la captura del *San Jorge*, de 300 toneladas, rendido sin apuros por el *Nuestra Señora de Begoña*. El Santo Domingo, la almirante, apresó “con muchas dificultades y peligro” al *Unicornio*, pero no sin que antes el holandés, que con 600 toneladas era una de las dos urcas más grandes, se hubiese trabado con el *San Ambrosio* al que le rindió el bauprés y le hizo perder el espolón de proa. Soldados de este último abordaron al *Unicornio* y con los españoles metidos en él “fue forzoso soltarlo porque [el *San Ambrosio*] se iba abriendo”. El *San Gregorio* echó a pique a un tercero, con pérdida de algunos soldados del tercio que lo habían abordado. Un cuarto holandés, la otra urca de 600 toneladas, fue presa de las llamas. Las dos pequeñas embarcaciones restantes, sin mayor artillería, no participaron en la refriega y lograron huir.

No fue una brillante victoria naval. En los inicios del combate, la urca de 600 toneladas que luego se incendió, al mando del judío Nicolás Henríquez y con apenas 39 tripulantes, hundió el galeón *San Francisco*. Lo embistió y lo abrió, con pérdida de muchos de sus hombres.

Don Juan de Borja llamó “navichuelo” al contrincante del *Nuestra Señora de Begoña*, y con razón. No lo eran tanto por los

---

<sup>43</sup> *Ibíd.*, 184-5. Tan significativa es la amenaza de los Países Bajos que la corona envía a su experimentado ingeniero Bautista Antonelli a fortificar el sitio en 1604. Recomendó inundar la salina. Eventualmente se construyó el fuerte, pero se abandonó más tarde durante el mismo siglo XVII, como las salinas, afectado por un terremoto. Ya por entonces los holandeses no necesitan la sal de Araya.

tamaños (600, 600, 300, 290, 280, 320 toneladas) sino por lo exiguo de su tripulación y armamento. La flotilla holandesa se componía de un total de 148 marineros —incluyendo pajes—, 48 cañones de hierro colado y escasa pólvora y balas, más unos cuantos mosquetes y arcabuces. Exasperado, don Juan escribió al Rey que la Armada de la Guardia “quedó tan destrozada que si algo más durara la porfía pasara notorio riesgo de suceder en otros la misma desgracia que tuvo” el galeón *San Francisco*<sup>44</sup>.

Para intuir la preponderancia española, basta comparar el desplazamiento de las urcas neerlandesas, que sumaban de 1990 toneladas, con las unidades al mando de Luis Fernández de Córdoba:

Galeón	Toneladas
San Roque (Capitana)	600
Santo Domingo (Almiranta)	747
Nuestra Señora de Begoña	500
San Ambrosio	450
San Gregorio	450
San Martín	550
San Cristóbal	450
San Francisco	450
<b>Total</b>	<b>4.197</b>

Las acompaña el patache *San Pedro*.

Además, la tripulación de los galeones era de 745 marineros y el tercio de infantería contaba con 1200 soldados. Los holandeses, en cambio, eran, por todo, menos de 200 tripulantes. A lo que debe añadirse, aunque casi no fue utilizada, la superioridad artillera (152 cañones de la Armada) tanto en número como en calibre. La disparidad de fuerzas era enorme.

<sup>44</sup> Don Juan de Borja..., 13 de agosto, *op. cit.*

Juan de Borja envió una carta pro forma dando parte de victoria desde Cartagena el 20 de julio<sup>45</sup>, pero al salir con destino a Honda dirigió al Rey, el 13 de agosto de 1605, en pliegos sellados, una violenta requisitoria contra las deficiencias rampantes de la Armada de la Guardia. La suya no era una queja aislada, pero sí el testimonio de quien acaba de pasar un mal rato por cuenta de buques que califica de vejestorios mal mantenidos. Le aterra pensar la desgracia que podría sobrevenir al transporte del tesoro americano a España, puesto que ésa era la misión esencial de los navíos de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, si les tocaba enfrentar una flota enemiga de mayor porte y bien pertrechada<sup>46</sup>.

## VI. EL HISTORIAL DE LOS GALEONES DE LA ARMADA

La mayoría de los galeones de Luis de Córdoba habían visto mejores días. La mitad de ellos, *el San Francisco*, *el San Gregorio*, *el San Cristóbal* y *el Santo Domingo*, habían recorrido mucho mar en la Carrera desde 1597. Los tres primeros comenzaron servicio en la escuadra de Francisco de Villaviciosa, que escoltaba los galeones de Tierra Firme desde las Azores en enero de 1598<sup>47</sup>.

El *Santo Domingo*, de porte inusual (747 toneladas), zarpa de San Lúcar como Capitana de los galeones de Luis Fajardo en junio de 1598. Quedó averiada por un temporal al llegar a Cartagena y, después de reparaciones, regresó a España en 1600 con la Armada de la Guardia del general Luis Coloma, cuya Capitana es el

---

<sup>45</sup> Lucena Samoral, 1965, p. 45.

<sup>46</sup> *Ibíd.*

<sup>47</sup> Chaunu, IV, 1955, p. 57.

*San Gregorio*. Continuó en servicio anual como Capitana hasta 1603. En 1604 pasó a ser la Almiranta de la Armada al ser remplazado por el recién construido *San Roque*<sup>48</sup>.

Quizá los cuatro bajeles veteranos fueron labrados en Rentería o en la ría de Bilbao por Agustín de Ojeda, el más importante armador al final del reinado de Felipe II, cuando la Corona repónía su diezmada flota<sup>49</sup>. Eran francamente viejos.

Según la *Instrucción a los veedores de la Armada de la Nueva España y Tierra Firme*, los galeones en la ruta de América debían ser preferentemente de segundo viaje al Caribe<sup>50</sup>. Media flota de Luis de Córdoba llevaba ocho años en mareando, que era mucho para galeones de servicio trasatlántico. Don Luis los tuvo a su mando sin interrupción desde 1603 (la Armada que había comandado en 1602 era una escuadra distinta). Los cuatros más antiguos estaban llegando al final de su vida útil. La broma (*taredo navalis*), el molusco aficionado a los cascos de madera en aguas tropicales, no perdonaba. Estaban listos casi para ser reciclados en La Habana que era la ocasional suerte de un galeón, cuando sus maderas no daban más, pero sus accesorios podían ser reutilizados por los competentes astilleros de Cuba.

El *San Ambrosio* era apenas un poco más joven. Apareció navegando con la Armada de la Guardia desde 1599. El *Nuestra Señora de Begoña* y el *San Martín* habían sido botados en 1605. Este último bajel provenía de los astilleros de Ribadeo en Galicia y había sido construido por encargo de Juan Núñez Correa para la avería<sup>51</sup>. Por su origen, sus colegas en la ruta se refieren a él como “la portuguesa”<sup>52</sup>.

<sup>48</sup> Chaunu, IV, 1955, p. 108.

<sup>49</sup> Trejo Rivera, 203, p. 306.

<sup>50</sup> *Colección Martín Fernández de Navarrete*, vol. 22, documento 18, f. 54.

<sup>51</sup> Chaunu, IV, 1955, p. 195.

<sup>52</sup> Relación para el Rey. Jamaica, 3 de diciembre de 1605, AGI, IG 1122, f. 128.

## VII. EL CONTRABANDO EN LA ARMADA DE LA GUARDIA

La Armada que se enfrentó a su sino en los cayos de Serranilla llega a Cartagena el 19 de julio de 1605. Juan de Borja debió quizá discutir la guerra en el mar con el veterano Luis de Córdoba, capitán general desde 1602. El nuevo presidente de la Audiencia de Santafé había asimilado las lecciones de la derrota en el canal de la Mancha, cuando los ingleses barrieron a cañonazos las cubiertas de la marina invasora, sin darles a los españoles oportunidad de acercarse para abordar desde las cubiertas y los altos castillos de sus galeones. Don Luis conocía por supuesto de táctica, pero no podía confesar que sus cañones de bronce estaban inhabilitados porque la primera cubierta venía tan abarrotada de mercancía que sus artilleros carecían de espacio de maniobra.

Desobedeciendo cédulas y ordenanzas que prohibían el empleo de los galeones para transporte comercial, se embarcaban pasajeros y carga para vender. Los maestros consignaban “vinos, aceite y otros géneros” más allá de los necesarios para las travesías de los galeones<sup>53</sup>. Los metían por cuenta propia, por cuenta del asentista y por cuenta de la misma tripulación, con el pretexto de que eran cosas que si les hiciesen falta en América no tendrían como conseguirlas<sup>54</sup>.

¿Qué podía esperarse si el mismo Rey había concedido para la Armada del año anterior de 1604, comandada por el mismo don Luis, licencias especiales para transportar una cierta canti-

---

<sup>53</sup> La Armada había embarcado en San Lúcar “vino, vinagre y aceite” para los ocho meses que podía tardar en volver a España. Otras provisiones, como el bizcocho, se planeaban para los cinco meses hasta La Habana. Muchas se reponían en Cartagena. Mapa de la gente de mar y guerra, bastimentos..., 1.º de junio de 1605, AGI, IG 1121, f. 202-8.

<sup>54</sup> Don Juan de Borja al Rey, 13 de agosto de 1605, AGI, Santafé 18, f. 2v.

dad de mercancía? Se llevaron en los galeones armas para el cabildo de Cartagena, una docena de esclavos por lo menos (cinco del capitán general), pasajeros con su impedimenta, más de un millar de varas de telas, medias de seda y arrumes de bulas de la Santa Cruzada<sup>55</sup>. Era la patente de corso para desviar la Armada de su misión militar.

Permisos se concedían, pero se pretendía que no se abusara. El Consejo de Indias advirtió el 2 de abril a don Luis que “el asen-tista Juan Núñez Correa tiene prevenidas muchas mercancías” para embarcar en la Armada y manda que por ningún motivo se consienta tal desafuero de él o de ninguna otra persona.

El 30 de abril, como él mismo no puede encargarse “por estar ocupado en otras cosas”, el capitán general ordena al veedor de Su Majestad, Agustín de la Guerra, y a Ruy López Hurtado, contador por nombramiento del mismo don Luis de Córdoba, efectuar una rigurosa visita. Es el momento, puesto que ya estaba embarcada la infantería y todos los que han de ir en los galeones. Las mercancías que se hallaren se tendrán por perdidas para sus dueños, que además serán castigados, según lo disponen las ordenanzas reales<sup>56</sup>.

Con la orden en la mano, los comisionados, en cuyas perso-nas se confía, proceden “con entereza y prudencia” a efectuar la visita de los galeones surtos en San Lúcar. Van de barco en barco entrevistándose con capitanes de infantería, capitanes de mar, alféreces, contra maestres, guardianes, despenseros, escribanos de raciones y marineros que han recibido y arrumado los bastimen-tos en cada bajel. Se les pregunta bajo juramento “en forma de derecho” “si saben o han visto u oído decir que Juan Núñez Co-rrrea u otra persona haya embarcado cargado... algunas mercade-

---

<sup>55</sup> AGI, Contaduría, 1144C, f. 217-257. Chaunu, IV, 1955, p. 176.

<sup>56</sup> Orden de Luis de Córdoba en San Lúcar de Barrameda, 30 de abril de 1605, AGI, IG 1121.

rías o que... hayan metido en el galeón alguna otra cosa más que bastimentos, armas, municiones y pertrechos” consignados para el viaje. Se le advirtió que serán castigados por encubridores si ocultan la verdad, porque quienes asistían al arrume del galeón “por fuerza deben saber lo que ha embarcado en él”<sup>57</sup>.

Así mismo, después de examinar la cámara de popa, el alcázar y la primera cubierta, donde se acomodaban los soldados, se acercaron a la bodega. En ella los bastimentos, las municiones y los paños de pan y pólvora estaban arrumados de tal manera “que un hombre a gatas y arrastrando, con dificultad puede entrar”. Juramentaron a sargentos y cabos para que entraran y vieran, aclarándose con la lumbre de una linterna, y declararan si había mercaderías. Nada encontraron. Cada una de las visitas culminó con la admonición de no consentir en el traslado de carga alguna y de dar aviso al capitán general si se contraviniese la orden. Las formalidades de la inspección culminaron el 14 de mayo con la remisión de las actas originales firmadas por los comisionados al escribano de la Armada (y de S. M.) Gaspar de Soto, quien transcribió y dio fe de su verdad<sup>58</sup>.

Si bien la visita concluyó el 14 de mayo con diversos pretextos relacionados con el estado del tiempo, los galeones permanecieron surtos en San Lúcar hasta el 10 de junio. Lapso amplio para que las maquinaciones de Juan Núñez y sus compinches, dentro y fuera de los galeones, se coronaran con éxito. Por lo menos, ésa fue la conclusión a que llegó don Juan de Borja, quien no embarcó hasta el último momento, y que fue desconsolado testigo de la inoperancia de la Armada<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> Luis de Córdoba, San Lúcar, 16 de mayo de 1605, remitiendo la constancia del escribano Gaspar de Soto, San Lúcar de Barrameda, mayo 14, 1605, AGI, IG 1121.

<sup>58</sup> *Ibíd.*

<sup>59</sup> Don Juan de Borja al Rey. 13 de agosto de 1605. AGI, Santafé 18, f. 2.

En abril de 1605 casi al mismo tiempo que la Armada de la Guardia, se aprestaba a zarpar para el Istmo la flota de Tierra Firme, un mediano convoy de 20 barcos bajo el mando del capitán general don Francisco del Corral y Toledo<sup>60</sup>. Cuando Luis de Córdoba llegó a Cartagena, los mercantes de don Francisco, que habían dejado Cádiz desde el de 5 mayo (salieron de San Lúcar el 23 de abril, pero el mal tiempo los obligó a refugiarse en el puerto gaditano), ha poco han arribado y estaban todavía en puerto. Los temporales los persiguieron al salir de la Península y no anclaron en las Canarias hasta el 5 de junio<sup>61</sup>. Tardaron por “ haber tenido que aderezar la nao *El Espiritu Santo*” que viene haciendo agua, al punto que debió echar parte de la carga por la borda<sup>62</sup>.

Los comerciantes en Cartagena solicitaron que la flota de Tierra Firme permaneciera un poco más en la ciudad para hacer su feria y cumplir sus compromisos con Sevilla. Se accedió con la anuencia de don Juan de Borja quien confesó no ser muy ducho en estos asuntos y se inclinó ante las decisiones de los capitanes generales, no sin expresar preocupación por el regreso de la Armada de la Guardia a España sin invernar.

La Armada por su parte debió reparar los daños del encuentro con los holandeses y esperar el regreso de un galeón que había ido hasta la isla de Margarita<sup>63</sup>. Don Luis no quiso dividir su escuadrón. Prefirió aguardar la salida de la flota de Tierra Firme, que finalmente zarpó para Portobelo el 14 de agosto, donde ancló el 19<sup>64</sup>.

---

<sup>60</sup> Chaunu, IV, 1955, p. 184.

<sup>61</sup> Chaunu, IV, 1955, p. 191.

<sup>62</sup> La Casa de la Contratación será severamente reconvenida por permitir el zarpe de un barco en tan mal estado. *Ibíd.* Francisco del Corral al Rey, La Habana, 29 de diciembre de 1605, AGI, IG 749.

<sup>63</sup> Juan de Borja al Rey, Cartagena, 13 de agosto de 1605, AGI, Santafé 18, f. IV.

<sup>64</sup> Francisco del Corral al Rey, La Habana, 29 de diciembre de 1605, AGI, IG, 749, f. 23-27.

La feria de Portobelo resultó desastrosa para los sevillanos. La plaza estaba inundada con géneros de la Nueva España y con los que habían llegado del Oriente en el galeón de Manila a Acapulco. Varios se vieron obligados a vender a pérdida y a crédito. “La peor que jamás se haya visto” dijo don Francisco del Corral. La Armada, mientras tanto, se desplazó a Portobelo para embarcar la plata de Su Majestad, y es de presumir que también la del contrabando, que por no pagar derechos sí podía competir en mejores términos<sup>65</sup>.

El 30 de septiembre de 1605, Luis de Córdoba informó al Rey desde Portobelo que ya había sido cargada la plata de la feria en los siete galeones de su conserva incluida la Capitana y la Almiranta. La Armada recibió oficialmente de los jueces de la Real Hacienda lo que había depositado en el fuerte de Portobelo. Cargó 1568 barras de plata, aparte del oro y reales, de cuenta de Su Majestad, de la Santa Cruzada y de los bienes de difuntos<sup>66</sup>. No se había encontrado el registro completo de lo embarcado para los particulares.

Francisco del Corral regresó del Istmo a Cartagena el 13 de octubre. Después de reabastecerse siguió con destino a La Habana el 7 de noviembre, a donde llegó el 3 de diciembre, no sin tropezar un gran norte en ruta<sup>67</sup>.

La Armada de la Guardia, que había apertrechado antes de ir a Portobelo, abrevió la estadía en Cartagena y tomó la derrota de La Habana el 1.º de noviembre. Según las instrucciones náuticas desde ese puerto, la Armada debía marear nornoroeste (NNO) durante unos 600 kilómetros, hasta navegar con el cayo Serrana a babor.

---

<sup>65</sup> *Ibíd.*

<sup>66</sup> Relación de las barras de plata, oro y reales..., Panamá, 26 de julio de 1606, AGI, Panamá 33.

<sup>67</sup> *Ibíd.*

De ahí debía dirigirse casi hacia el norte, con miras a pasar al oeste del bajo de Serranilla y sortear sus peligrosas corrientes<sup>68</sup>.

#### VIII. EL BILLETE DEL CAPITÁN FELIPE MANRIQUE

El miércoles 18 de noviembre de 1605, a eso de las cinco y media de la tarde, llegó a Cartagena de Indias un soldado, macilento y en muy precarias condiciones, en busca del gobernador Jerónimo de Suaso Casáosla (1601-1606). Le entregó un billete. Era una sucinta solicitud de socorro<sup>69</sup>.

El galeón *San Cristóbal*, enteramente desarbolado y en el último extremo después de haber casi naufragado cerca al cayo Serranilla, 30 leguas al oeste-sudoeste de Jamaica, se encontraba en el sitio de Punta Canoa, a una legua de la ciudad. El capitán del tercio de infantería, Felipe Manrique<sup>70</sup>, solicitaba el envío de

---

<sup>68</sup> Los documentos se refieren a los bajos y al paso por las Víboras y la(s) Serranilla(s). El paraje geográfico de la Víboras como tal no existe modernamente, pero según la tradición isleña en el archipiélago de San Andrés y Providencia, las Víboras se refiere a todos los bancos al norte de Providencia, peligrosos para la navegación. El pasaje más azaroso estaba entre los 15 y 17 grados de latitud y los 80 a 81 grados de longitud. La Armada de Luis de Córdoba creía encontrarse según su rumbo entre los 15,5 y 16 grados, en las inmediaciones de Serranilla, cuando la abate el huracán.

<sup>69</sup> Misiva de Felipe Manrique al gobernador de Cartagena, *San Cristóbal*, 18 de noviembre de 1605, AGI, IG 1122, f. 103. Relación del suceso y causa de la arribada del galeón *San Cristóbal*, 20 de noviembre de 1605, AGI, IG 749, f. 37-39.

<sup>70</sup> El capitán Manrique, héroe de la jornada, estaba sirviendo por cuarta vez en la Carrera de Indias, bajo el comando de Luis de Córdoba. De regreso a España obtuvo un modesto oficio en la Casa de la Contratación, pero el corto sueldo no le alcanzaba para desempeñarse “con la integridad que conviene al servicio de V. Md.”. Solicitan con otras peticiones, una ayuda de costa de 1500 ducados, que recibió concepto favorable. Memorial, 17 de mayo de 1607, AGI, IG 749, f. 56.

una galera para salvar la plata de Su Majestad y “algún biscocho o pan que es lo que más falta nos hace”<sup>71</sup>.

El gobernador se apersona de la emergencia. Menos de tres horas más tarde, la galera Capitana *Santa Margarita* estaba en el agua con su dotación de remeros forzados (127 en total), al mando del capitán de las galeras Domingo de Sarapia y animados con ron que había hecho repartir Suaso, quien se hizo presente en el muelle<sup>72</sup>. El gobernador “manda a disparar una pieza de leva, y se levó la dicha galera” con la napolitana, la pequeña embarcación de servicio. Zarpó portando bizcocho, carne y pescado, y con la orden de echar cabo para traer el galeón remolcado a puerto. El *San Cristóbal* había dado fondo en la costa a barlovento de la canal de Bocagrande, con apenas una bandola (trapo de ocasión) por velamen. No tenía manera de hacer la maniobra para ingresar a la bahía por sus propios medios<sup>73</sup>. La galera *Santa Margarita* dio con el galeón en la madrugada del 19 de noviembre. Lo ató hasta el fondeadero de Cartagena, a donde llegó el 20 de noviembre, entrada la tarde<sup>74</sup>.

## IX. LAS GALERAS

Por entonces se consideraba que la supervivencia de Cartagena dependía de su pequeña escuadrilla de dos galeras. Una de ellas había sido construida, a gran costo, recientemente en el puerto. Tácti-

---

<sup>71</sup> Información. Testimonios recogidos por Jerónimo de Suazo ante testigos, Cartagena, 20 de noviembre de 1605, AGI, IG 1122, 103-121v.

<sup>72</sup> En 1605 no existía aún la muralla que separa la ciudad de la bahía de las Ánimas. El almacén de galeras, situado en la hoy plaza de San Pedro (museo de Arte Moderno) daba directamente sobre la orilla de la bahía.

<sup>73</sup> *Ibíd.*

<sup>74</sup> *Ibíd.*

camente no había mejor instrumento para mantener limpias sus costas, desde Portobelo hasta el cabo de la Vela, y asegurar así el abastecimiento de la plaza. Sin ellas Cartagena, que recibía importantes suministros del Golfo de Morrosquillo y del Sinú, podía ser prácticamente sitiada por hambre sin desembarcar un solo hombre.

Además, artilladas, las galeras habían demostrado gran efectividad para combatir el contrabando. Suaso era un convencido de la utilidad de la defensa móvil, aunque también consciente de su costo. En 1602, sostenerlas, incluida la manutención y reemplazo de esclavos y forzados para remarlas, había representado más dinero que el dispuesto para la guarnición del presidio<sup>75</sup>. Después de ser suspendidas entre 1613 y 1621, las galeras cartageneras se extinguieron definitivamente en 1624<sup>76</sup>.

## X. EL GOBERNADOR SUAZO Y EL *SAN CRISTÓBAL*

El *San Cristóbal* era una pena. Ese mismo 20 de noviembre, el gobernador pasó a visitarlo con los jueces de la Real Hacienda, el sargento mayor y el escribano para dar fe de lo que encontraban. Se dirigieron derecho al pañol de punta o de la plata, que se encontraba todo mojado y negruzco, cubierto por “una tinta que parecía de pólvora y barro negro”. Las tablas de la segunda cubierta estaban desclavadas, probablemente por los golpes del agua por debajo, en medio de la tempestad, con un cajón de reales empotrado en un bao. Por todas partes había barras de plata, tablas y reales sueltos, pita floja y velas de cera deshechas. Pasados al pañol del pan, bajo la popa, aquello era una mazamorra de bizcocho podrido e incomible que olía mal cuando se escarbaba<sup>77</sup>.

<sup>75</sup> Ruiz, 2005, p. 14.

<sup>76</sup> Ver Chaunu, VIII-1, 1955, 1042-1054.

El corredor de estribor de la popa estaba deshecho hasta las aletas —los maderos curvos que sustentan la popa—, por donde el galeón parecía haber “escupido [la estopa] por las costuras”. Se la había reforzado con unas planchas de plomo. Carecía de árbol mayor y en su lugar ostentaba un mastelo que sostenía una bandola, donde se había colgado la lona que le permitió arribar hasta costa de Tierra Firme con el norte dominante. El bauprés estaba rendido y el espolón de proa cortado de tajo<sup>78</sup>.

Todavía ese mismo 20 de noviembre, como el galeón hacía mucha agua, aún en la calma del puerto, el gobernador dio orden, con la concurrencia de los oficiales reales y del capitán Manrique, que se desembarcase la plata y el oro que estaba en “grande riesgo de perderse”. Por escogencia del maestro de la plata, Martín de Fiuca, se designó la morada de Gaspar López Salgado, vecina al Real almacén de galeras en la plaza de la Mar, por ser “una casa de piedra buena y fuerte”. Allí se depositaron a buen recaudo los valores con guardia ordinaria de los soldados del tercio del *San Cristóbal*, a órdenes del capitán Manrique. Además, como las bombas de achique no daban abasto a pesar de trabajarlas día y noche, el capitán de mar observó que convenía sacar a tierra la artillería y así se hizo .

Al mismo tiempo se requirió al capitán Jorge Fernández Gramajo<sup>80</sup>, representante o factor del asentista Núñez, para que se hiciera cargo de los gastos de paga y manutención de la gente y eventualmente de la reparación del *San Cristóbal*. Como éste contestase que no tenía ni autorizaciones ni dinero, se dispuso que, con

---

<sup>77</sup> Jerónimo de Suazo al Rey, Cartagena, 26 de noviembre de 1605, AGI, IG 1122, f. 93-95. Información. Testimonios recogidos..., *op. cit.*

<sup>78</sup> *Ibíd.*

<sup>79</sup> *Ibíd.*

<sup>80</sup> Fernández Gramajo era un tratante de esclavos de origen portugués. Sería regidor de Cartagena dos años más tarde. Ruiz, 2005, 330-1; Vila Villar, 2001, pp. 21-27.

intervención de Agustín de la Guerra, oficial mayor del veedor abordo del galeón y “conforme a la orden que en semejante caso se suele guardar”, se tomara lo necesario para el sustento de los naufragos de lo que traía registrado en el *San Cristóbal* el maestre de la plata. Para esta grave decisión se buscó el concurso como testigo del oidor de la Audiencia de Panamá, Juan Fernández de Mercado, quien se encontraba de paso por Cartagena. Más aún, tratándose de los dineros del Rey, el acuerdo fue colectivo y el acta la firmaron todos los cabos con jurisdicción y mando, encabezados por el gobernador<sup>81</sup>.

Le había rendido mucho la tarde y la noche al gobernador Suazo, pero sin dar tregua, convocó y tomó juramento ante el escribano Alonso de la Fuente a oficiales, suboficiales y pasajeros del *San Cristóbal*. Por separado todos coincidieron en la versión del naufragio, con ligeras variaciones según su oficio, y el ángulo desde donde les tocó ser actores o testigos de los acontecimientos. Desfilan Felipe Manrique, capitán del tercio de infantería, Luis de Arechaga, capitán de mar, Martín de Fiuca, maestre de la plata, Ruy López Hurtado, contador, Pedro Chávez, piloto, Lázaro Gamboa, alférez del tercio, Pedro de Arce, pasajero, Pedro Rodríguez, contramaestre, Gonzalo Vargas, maestre de raciones, Jácome Jiménez, guardián. Los tres últimos se abstuvieron de firmar porque dijeron no saber<sup>82</sup>.

## XI. LA SAGA DEL *SAN CRISTÓBAL*

Los siete galeones de la Real Armada de la Guardia de la Carrera de Indias “de cargo del general Luis Fernández de Córdoba y

---

<sup>81</sup> “Acuerdo para que se desembarque el oro y la plata”, 20 de noviembre de 1605, AGI, IG 1122.

<sup>82</sup> “Testimonios. Información...”, *op. cit.*

Sotomayor” zarparon de Cartagena rumbo a La Habana “con la plata de Su Majestad y de particulares el martes día de Todos los Santos, primero de noviembre”. Los acompaña el patache *San Pedro* y la nao cuyo nombre completo es *San Pedro y Nuestra Señora del Rosario* de 500 toneladas, que había llegado a Cartagena con Francisco del Corral y que ahora transportaba como pasajero a Alonso de Sotomayor (presidente de la Audiencia de Panamá) desde 1597<sup>83</sup>. El *San Cristóbal* zarpó sin novedades “aunque hacía una poca de agua”<sup>84</sup>.

Apenas dejan Cartagena toman el rumbo nornoroeste prescrito en los derroteros, con viento del sudeste y así continuaron hasta la puesta del sol del domingo 6 de noviembre. A esa hora, antes de la oración, había cargado el viento. Según los pilotos se encontraban en el paralelo 15 y medio o 16, al sur de los bajos de las Víboras o Serranilla. Sin embargo, el observador Martín de Fiuca, veterano de la Carrera, declaró que podía ser fantasía del piloto mayor y los demás “porque había tres días que no se tomaba la altura por falta de sol y estrella”<sup>85</sup>.

Al crecer el viento, ahora desde el suroeste, la Capitana amainó, retirando las bonetas y quedando sólo con las velas (papahigos) del trinquete y la mesana, y lo mismo hizo el resto de la flota que aún viajaba en conserva. El viento sur arrecia tanto que no era posible atravesar los galeones sin exponerse a derivar hacia los Cayos. Toda la flota dio la vuelta del este y así continuó hasta las nueve o diez de la noche. A esa hora, más o menos, cargando aún más el viento, el *San Roque*, la Capitana disparó una pieza y viró hacia el oeste.

El *San Cristóbal* la siguió y al oír la señal la interpretó como instrucciones de dar la vuelta del oeste. En la maniobra el ven-

---

<sup>83</sup> *Ibíd.* Chaunu, IV, 1955, 193.

<sup>84</sup> “Testimonios. Información...”, *op. cit.*

<sup>85</sup> *Ibíd.*

daval lo despojó del trinquete con el que se fueron algunos marineros al agua. Dispararon para llamar la atención sobre su pérdida de aparejo y encendieron el farol de popa. Por barlovento arribaron dos galeones, pero no se atrevieron acercarse en tanta mar por no embestirlos. Por el tamaño del farol y lo brillante de luz, los del *San Cristóbal* dedujeron que uno de ellos era la Capitana. A estas alturas, con los cayos en alguna parte, nadie realmente sabía hacia donde navegar para evitar naufragar en los bajos.

Mientras tanto, en el *San Cristóbal* la situación empeoraba. Ya hacia media noche el viento se había ido corriendo hacia el noreste. Falto de velas y con el timón por todo gobierno, el galeón quedó de través y rendido por la banda de babor, que era la de sotavento. Entraba mucha agua por las costuras de la cubierta, que no habían sido renovadas desde la salida de San Lúcar. El líquido se iba al fondo de la nave. En este extremo se decidió cortar el palo mayor, por propuesta del capitán de mar, Luis de Arechaga, que no veía otra solución para enderezar el galeón.

El capitán Manrique logró arrastrarse hasta el mástil en medio de las olas que barrían la cubierta y alumbrar la zona con farolas para que los marineros pudieran trabajar. Por falta de hachas y machetes, carencia atribuible al asentista, la tarea quedó a medio hacer. El árbol cayó, pero no se lograron cortar las jarcias que sostenían el árbol a estribor. Empero, el *San Cristóbal* enderezó y arribó medianamente (Arechaga sostuvo que si el derribo del palo mayor se hubiese demorado un cuarto de hora más, el galeón se hubiera ido a pique).

Aun sin velas, el galeón se gobernó por la popa y entró menos agua, pero con el pronunciado bamboleo, el mástil colgando embiste tres o cuatro veces la popa por la derecha. Mete hacia adentro las tablas de la aleta, astilló el timón y deshizo las maderas, antes de

que se lograra liberarlo finalmente de los aparejos para que cayese al agua, “que fue por milagro de Dios no perderse”<sup>86</sup>.

Al mismo tiempo, para conseguir un mejor gobierno, se intentó poner una cebadera en el bauprés (pequeña vela en el mástil de proa). Nadie se atrevió con tanto oleaje, hasta cuando el capitán Manrique ofreció doscientos pesos, casi un año de sueldo de un marinero, a quien fuese a cargarla, y que él mismo lo acompañaría. Amatillo Díaz se ofreció<sup>87</sup>, pero antes de que pudiese regresar a cubierta la cresta de una ola se llevó el bauprés, que era el último mástil que le quedaba al galeón; el heroísmo resultó inútil y al marinero se lo tragaron las tinieblas<sup>88</sup>.

En medio del horrible vendaval que según un testigo con veinte años en la Carrera “nunca jamás había visto viento tan forzoso”, se midió que el galeón tenía 17 y medio palmos de agua sobre la carlinga (pieza cuadrada de madera en el fondo del barco donde va empotrado el árbol mayor), o sea semi-hundido, con alrededor de 3,50 metros de agua, cuando la altura del casco hasta la cubierta principal se estima en 4,5 metros. Lo único que restaba era fajarse en las bombas de achique y encomendarse a Dios, tal como lo hace el marinero que abandona el timón (de todas maneras con el navío rendido de nada servía) para ir a confesarse con el padre Juan Antonio y luego regresar a su puesto, ya confesado, a hacerse cargo hasta “perderse o salvarse”<sup>89</sup>.

Animados por los capitanes de infantería y de mar los soldados y la tribulación bombearon furiosamente y sin cesar para vencer el agua que los invadió hasta eso de las diez de la mañana del día 7 de noviembre, lunes. Ya más descansados, debieron, sin em-

---

<sup>86</sup> *Ibíd.*

<sup>87</sup> *Ibíd.*

<sup>88</sup> *Ibíd.*

<sup>89</sup> *Ibíd.*

bargo, continuar maneando las bombas, “los soldados de día y los marineros de noche”, por el resto de la travesía. Abonzó y quedaron a la deriva pero a flote<sup>90</sup>. Lo que sobreagua al garete es una averiada armazón de tablas, mal calafateadas, que medía 28 metros de largo por 8 de ancho a la altura de la cubierta de artillería<sup>91</sup>.

El *San Cristóbal* se encontraba solo, los dos galeones que lo habían acompañado a barlovento habían desaparecido del negro horizonte hacía muchas horas. Lo primero es remediar en lo posible el galeón. Le echaron planchada de plomo a la popa que está abierta y con tarugos taparon las grietas más visibles, mientras adaptaban una bandola para contar con algún viento.

Ahora el problema consistía en hacer el inventario de las provisiones y decidir hacia dónde dirigirse. El mar había inundado todas las bodegas y barrido las cubiertas de cajas y animales vivos. La pólvora se veía salir por el desfogue de las bombas. Las pipas flotaban y los bastimentos parecían una melcocha mezclados con el lodo de la cetina. Todo inservible. Visto cuánto han corrido a popa hacia el sur y lo lejos que está La Habana, en cuya ruta por esa época abundan los nortes, imposibles de barloventear con lo que dispone el galeón, decidieron poner rumbo a Cartagena. Estimaron que estaba más cerca con el viento soplándoles desde el noreste.

Durante las próximas 11 jornadas, siempre en alta mar, sin detenerse en costa alguna, la gente recibió menos de una libra de bizcocho mojado y medio podrido al día, y justamente se agotaría al llegar a Punta Canoa. De no haber marcado la ruta de Cartagena hubiesen perecido de hambre<sup>92</sup>.

El vendaval que azotó en noviembre al *San Cristóbal* y al resto de la Armada era probablemente uno de esos huracanes tardíos, que

---

<sup>90</sup> *Ibíd.*

<sup>91</sup> AGI, Contratación 4430, f. 659.

<sup>92</sup> “Testimonios. Información...”, *op. cit.*

se dan al final de la estación cuando los mares más allá del cabo de Gracias a Dios en Nicaragua se tornan más fríos y soplan los nortes. Se estacionan arriba de Providencia sin proseguir mucho más al norte y golpean con mediana potencia las costas de Centroamérica, lo mismo que, ocasionalmente, Jamaica, San Andrés y sus cayos.

## XII. EL RESTO DE LA ARMADA DE LA GUARDIA

Mientras el *San Cristóbal* se enfilaba hacia el sur, la nao *San Pedro y Nuestra Señora del Rosario* se separó de flota y navegando hacia el este, tropezó el cambio de viento hacia la media noche. Aparentemente muy lejos para oír el disparo de la Capitana, decidió tomar la vuelta del sur. Impulsada por el avasallador norte se partió el trinquete, a pesar de que, como se doblaba, le habían atado con rebenques. Restaron apenas diez codos (cinco y medio metros) del mástil sobre el castillete. Perdió casi todo el velamen, así como el bauprés y la mesana. Inclínada y al borde del agua, a punto de zozobrar, le cortaron parte del palo mayor que, como en el *San Cristóbal*, quedó colgando y martirizando la popa (en este caso por la banda de babor), hasta cuando al amanecer lograron tajar las jarcias para desembarazarse de él. La tripulación aligeró la nao y echó por la borda baúles de mercancías, cajas con las gallinas y demás enseres, y la artillería que era posible mover<sup>93</sup>.

Al amanecer del lunes 7 de noviembre la *San Pedro* se encontró sola mientras remediaba su deriva lo mejor que podía con una bandola. Al día siguiente vio venir el galeón *San Martín* desarbolado como ella. No pudieron juntarse por la calma, pero el miércoles avistaron al *San Gregorio*, también sin mástiles. Ya reunidos y cortos

---

<sup>93</sup> Discurso y relación del viaje... de la *San Pedro y Nuestra Señora del Rosario* por su piloto mayor, Juan Rodríguez Aguilera, Jamaica, 28 de noviembre de 1605, AGI, IG 1122, f. 123-5.

de vituallas —el bizcocho estaba, por supuesto, echado a perder por los estragos en las bodegas—, los capitanes “tomando parecer donde iríamos acordamos que fuésemos a Jamaica, que estaría como a veinte leguas”. Se tenía, sin embargo, “mala sospecha” con respecto a la Capitana “porque cuando cargó la fuerza del viento estaba junto a nosotros que la vimos todos, y en ese punto se desapareció”<sup>94</sup>.

La saga de los dos galeones fue similar a la de la nao. Habían sufrido por igual con el temporal, perdiendo uno a uno sus mástiles y obligados por el recio huracán a tomar la vuelta del sur, después de la media noche. Como a la nao, ese rumbo probablemente los salvó. En el *San Gregorio* el “estrallido” (sic) del palo mayor “puso espanto y más después que vi de que manera estaba hecho el árbol que era vergüenza ver...”, afirmó un testigo. Lo habían construido por piezas en vez de ser de un solo tronco, como era reglamentario. Como la nao de Alonso de Sotomayor, ambos galeones se las arreglaron con cuanto trapo y saldo de mástil tienen disponible<sup>95</sup>.

Al rayar el día siete, y mientras todavía venteaba fuerte, el *San Gregorio* se había topado con el naufragio del patache. Eran 29 sobrevivientes agarrados al casco sin arboladura y con el agua hasta la borda. Rescataron a los náufragos hacia el mediodía<sup>96</sup>.

El sábado 11 de noviembre, con el sol en su cenit, los tres navíos dieron fondo a unos 15 kilómetros, a sotavento y contra la corriente, al oeste de lo que hoy es Kingston, en Jamaica. Estando allí, la *San Pedro* perdió el ancla y hubo de hacerse a la vela. El repuesto lo habían echado al mar la noche de la tormenta. Logró fondear en la rada el viernes 18<sup>97</sup>.

---

<sup>94</sup> *Ibíd.*

<sup>95</sup> Relación de lo sucedido en la Armada, Jamaica, 3 de diciembre de 1605, AGI, 1G 749, f. 19-22. Relación del *San Gregorio*, Jamaica, 3 de diciembre de 1605, AGI, 1G 1121, f. 127-129v.

<sup>96</sup> *Ibíd.*

<sup>97</sup> *Ibíd.*

El martes 14 había entrado el *San Gregorio*. La plata se trasladó a tierra al día siguiente. El *San Martín* se alejó de la costa y regresó hasta el domingo 27. Las lonas improvisadas, poco adecuadas para orzar, lo retrasaron en la búsqueda del puerto. Se hizo lo propio con su tesoro<sup>98</sup>.

La marginal colonia de Jamaica no era lugar para aprestar naos y galeones; excepto grandes árboles para los mástiles, carecía de todo lo necesario. Además, en la isla los bastimentos estaban muy caros. El testigo informó que “una vaca en pie vale dos pesos”. Todo habrá que mandarlo a pedir a La Habana y a Cartagena<sup>99</sup>. Con la fragata *Concepción* de Andrés de la Muñeca se les remitieron desde principios de 1606 algunos pertrechos de mar, jarcias y otros auxilios desde La Habana<sup>100</sup>.

Eventualmente, en agosto de 1606, el *San Martín* y el *San Gregorio* fueron escoltados hasta La Habana por un destacamento de la escuadra de la Mar Océano al mando de Juan Álvarez, que había estado formando parte de la Armada de Barlovento en la limpieza de depredadores en aguas cubanas<sup>101</sup>.

### XIII. LOS GALEONES PERDIDOS

No se ha vuelto a saber con certeza del *San Roque*, el *Santo Domingo*, el *San Ambrosio* y el *Nuestra Señora de Begoña*, excepto lo que dijeron los testigos de la catástrofe. Contó un pasajero del *San Gregorio*, que cuando la capitana *San Roque*, que estaba muy cerca, todavía visible a estribor, arrió todas sus velas excepto la del trinquet, oyó a un marinero decir que se estaba en las Serranillas. Por el

---

<sup>98</sup> *Ibíd.*

<sup>99</sup> El 29 de diciembre se recibieron en La Habana noticias del presidente Alonso de Sotomayor desde Jamaica. AGI, IG 749, f. 31.

<sup>100</sup> AGI, Contratación 2963, f. 335. AGI, IG 1121, f. 299.

<sup>101</sup> *Ibíd.*, f. 339.

ulular del viento y el trepidar de las maderas “entendí que era un mal lugar para estar de noche” en medio de un huracán espantoso. Era tanta la oscuridad y lluvia que ya no se veían las linternas de los otros barcos de la Armada. Escuchó el cañonazo de la Capitana que se interpretó como señal de seguirla en la dirección opuesta a la que se llevaba<sup>102</sup>. Son las últimas noticias de Luis Fernández de Córdoba.

En Cartagena, apenas llegado a puerto el *San Cristóbal* se despachó al alférez, Luis de Godoy, quien desembarcó el 28 de diciembre en La Habana<sup>103</sup>. En Sevilla se conoció el desastre, por boca del mismo alférez, en febrero de 1606, quien llegó portando los pliegos del gobernador Suazo y del capitán Manrique<sup>104</sup>. La Corona respondió autorizando la reparación del galeón y dispensas especiales para la tripulación, con la autorización de tomar del tesoro en la casa de piedra cartagenera para la manutención de sus hombres.

En diciembre, un patache transportó al piloto del *San Cristóbal*, Pedro Chávez, a La Habana para imponer al gobernador don Pedro de Valdez del infausto suceso. Inquieto, Valdez esperaba todavía a la Armada, y se preparaba para suplir sus necesidades para el viaje trasatlántico a la metrópoli. Por Chávez se enteró de los estragos causados por el huracán. Al surcar las aguas de su desgracia hacia Cuba, Chávez creyó ver los restos del *San Roque*<sup>105</sup>.

Por Jácome Díaz, maestro del *San Miguel*, llegado a España en abril de 1606, se recibieron noticias ciertas de los esfuerzos de Pedro de Valdez, gobernador de Cuba, y Francisco del Corral, general de la flota de Tierra Firme, por dar con el paradero de los galeones perdidos. Se enviaron dos embarcaciones para reconocer las costas desde

<sup>102</sup> AGI, IG 1122, f. 132.

<sup>103</sup> Francisco del Corral al Rey, La Habana, 29 de diciembre de 1605, AGI, IG 749, f. 29.

<sup>104</sup> AGI, IG 749, f. 43v.

<sup>105</sup> Declaración de Pedro Chávez piloto del galeón *San Cristóbal*, La Habana, 30 de diciembre de 1605, AGI, IG 749, f. 17-18.

Honduras hasta el escudo de Veraguas, sin encontrar más que dos árboles flotando con sus jarcias, que mal podía saberse a qué galeón pertenecían puesto que todos los perdieron<sup>106</sup>. Un poco más adelante, en marzo, se aparejaron las fragatas *San Diego* de Sebastián Fernández Pacheco y la *San Simón* de Rafael Pérez<sup>107</sup> que llevaban conocedores de las aguas alrededor del paralelo 16 con órdenes de hacer un minucioso reconocimiento. Regresaron sin noticias de naufragios.

En el Consejo de Indias algunos albergaban la esperanza de recibir nuevas sobre los valiosos galeones. Como se acostumbraba en una era de desastres navales frecuentes, los funcionarios reales intentaron inmediatamente encontrar y rescatar el tesoro y la artillería de bronce de los navíos perdidos. Se trataba de un siniestro de primera magnitud, por la calidad de los barcos y por la riqueza de su contenido. No se escatimaron esfuerzos para encontrarlos. Quizá habían ido a dar a una desierta playa centroamericana.

Reparados, el *San Gregorio* y el *San Martín* regresaron al Guadalquivir en octubre de 1606, en compañía de la flota de la Nueva España, bajo el mando del general Francisco del Corral y Toledo<sup>108</sup>. El *San Cristóbal* permaneció en Cartagena hasta el 11 de julio de 1606<sup>109</sup>. En diciembre regresó al fin a España con la Armada de la

---

<sup>106</sup> Declaración de Jácome Díaz, Sevilla, 12 de junio del 1606, AGI, IG 1122, 83, 85-87. Fray Jerónimo Tamayo, franciscano de la provincia de Quito, quien se encontraba en Cartagena al arribar el *San Cristóbal*, declaró, al regresar a España desde La Habana, donde permaneció varios meses, lo que oyó decir de los que buscaban los galeones. Según él habían visto en las aguas de Serranilla un adorno grande dorado que semejava el que iba entre los faroles de la popa del *San Roque*. Declaración de Jerónimo Tamayo, Sevilla, 12 de junio de 1606, AGI, IG 1122, f. 77-81.

<sup>107</sup> AGI, Contratación 2973, f. 339. AGI, IG 749, f. 9.

<sup>108</sup> Chaunu, IV, 1955, 218. Carta del Consejo de Indias al Rey, 10 de noviembre de 1606, AGI, IG 749.

<sup>109</sup> AGI, Contratación 4420, f. 403. De las cuentas que todavía en 1614 se están tomando al asiento de Juan Núñez Correa se desprende que el maestre Mar-

Guardia del general Jerónimo de Portugal, quien ha sucedido en el comando a don Luis de Córdoba<sup>110</sup>. Se conoció que entre los tres sobrevivientes acarreaban 600 lingotes de plata. Otros 968 se perdieron en los cayos (*San Roque* 245, *Santo Domingo* 323, *Nuestra Señora de Begoña* 200, *San Ambrosio* 200)<sup>111</sup>. El total de 1.568 barras equivalían aproximadamente a 729.225 pesos ensayados. O sea que 450.120 permanecieron regados en los cayos. Éste es, sin embargo, sólo un cálculo, puesto que no se conoce con exactitud la ley, el peso y el valor de cada barra peruana en ese embarque<sup>112</sup>.

Los lingotes de plata eran sólo parte del tesoro. En efecto, al llegar a Sevilla, los oficiales reales informaron que venían registradas en la moneda contable, el maravedí, las siguientes sumas para el *San Cristóbal* (sin descontar el costo de las reparaciones y del avío, que para ese momento confiesan los oficiales reales no haber recibido<sup>113</sup>):

Para Su Majestad	45.808.500	maravedíes
Por cuenta de la Santa Cruzada	3.888.500	
Por cuenta de la venta de oficios	535.000	
Total para la corona	50.232.000	
Para los particulares	117.802.000	
Total	168.034.000	

El total equivale a 617.772 pesos a 272 maravedíes por peso (escudo de 8 reales). El *San Cristóbal* atesoraba, por lo tanto, mucho más que los aproximadamente 100.000 pesos reportados

tín de Fiuca se había gastado en Cartagena, de lo consignado al *San Cristóbal*, la suma de 8.521.862 maravedíes. *Ibíd.*

<sup>110</sup> *Ibíd.* Chaunu, 1955, IV, 224.

<sup>111</sup> AGI, Panamá 33, documento 179.

<sup>112</sup> “Relaciones de Hacienda”, 31 de diciembre de 1606, AGI, IG 749, f. 14.

<sup>113</sup> Se tiene noticia que para los galeones que arribaron a Jamaica se tomaron 8.490.503 maravedíes para los gastos de reparación y avío. AGI, Contratación 2973, f. 279.

en barras. A lo que deben añadirse otros probablemente 30 o 40.000 pesos no declarados por el comercio, más las joyas y enseres valiosos de los pasajeros<sup>114</sup>.

En el *San Gregorio* y el *San Martín* se registraron 312.829.892 maravedíes en metálico (también sin descontar gastos)<sup>115</sup>. Los montos en pesos serían por lo tanto similares a los del *San Cristóbal*, una vez se hicieron los cálculos correspondientes para cada uno. Se sabía que traían además esmeraldas y perlas<sup>116</sup>. El capitán general tuvo la precaución de repartir sus riesgos, aunque no es improbable que tanto la Capitana como la Almiranta, por ser de mayor porte, transportaran cuantías más elevadas. Con razón se buscaron con tanto ahínco los galeones perdidos de la Armada de don Luis de Córdoba.

Los haberes de Indias hacían mucha falta. Sin ellos no existía paga para los asediados mercenarios en Flandes que, por su puesto, no aceptaban el devaluado vellón de Castilla. En 1606 ante la falta de pesos fuertes llegados de América las tropas se amotinaron. Al año siguiente, quebraron los Fugger, los fieles banqueros de los Habsburgo desde los tiempos de Carlos V<sup>117</sup>.

El retorno de los remozados galeones a España estimuló otra expedición de búsqueda que zarpó desde Cartagena en 1607<sup>118</sup>. La fragata encargada de la tarea regresó sin tropezar con rastros de la Armada naufraga.

Años más tarde, en 1667, algunos vestigios de navíos parecen haber sido rescatados por pescadores de Cuba en las inmediaciones de los cayos<sup>119</sup>. Luego se perdió el rastro, pero podría ser que

---

<sup>114</sup> “Relaciones de Hacienda”, 11 de enero de 1607, AGI, GI 749, f. 66v-67.

<sup>115</sup> AGI, Contratación 4420, f. 413.

<sup>116</sup> *Ibíd.*, f. 413 y 414.

<sup>117</sup> Walton, 1994, 108.

<sup>118</sup> William, Jack, “Summary Research Design and Proposal for Archaeological Investigation of the Serranilla Banks”, inédito, Tubac, Arizona, 1994.

<sup>119</sup> *Ibíd.*

hacia 1690, el pirata holandés Lawrence hubiera encontrado un paraje cubierto de coral en Serranilla de donde saca ocho cañones de bronce antes de que el mal tiempo lo ahuyentara del sitio<sup>120</sup>.

Los ingleses continuaron los intentos de recuperación desde Port Royal, Jamaica. Rescataron 23 barras de plata y pepitas de oro. La noticia provocó una especie de fiebre áurea, de manera que por esos días de mayo de 1690 era difícil encontrar un marinero en Jamaica. El mar muy agitado impidió más operaciones y nuevamente se perdió el rastro. Para estas épocas es ya claro que lo que se encuentre somero estará cubierto de coral de manera que los “buzos no pueden penetrar sin barras de acero de 40 libras”<sup>121</sup>.

También es conocida la historia de un naufrago que en el siglo XVIII sobrevivió varios años en el cayo de Serranilla y de quien se dice encontró monedas u otras piezas valiosas. En Cuba, las autoridades españolas se interesaron sin que saliese nada de ello. Hay que tener en cuenta al respecto, que en 1691 naufragó en la misma zona la pequeña flota de Vado del Mestre, lo que ha podido, y puede, confundir las búsquedas<sup>122</sup>.

A fines del siglo pasado, la Pacific National Geographic Society de California, se interesó en investigar la suerte de los galeones perdidos de la Armada de la Guardia de Luis de Córdoba. Por cuenta de estos buscadores de tesoros, que habían obtenido, en 1994, un permiso de exploración del gobierno colombiano bajo el nombre de la misma y ya inoperante Sociedad, Jack S. Williams del Center for Spanish Colonial Archaeology retomó las investigaciones. Los resultados de las exploraciones submarinas y de las excavaciones en Serranilla no son concluyentes. Los buscadores de tesoros abandonaron el proyecto.

---

<sup>120</sup> *Ibíd.*

<sup>121</sup> *Ibíd.*

<sup>122</sup> Expedientes sobre asientos de buceo de buques naufragados (1652-1697), AGI, IG 2699, f. 148-152.

El misterio de los cuatro desaparecidos galeones de don Luis Fernández de Córdoba no se ha descifrado. Los rastros de naufragios encontrados a lo largo de los años en los alrededores del cayo Serranilla a la altura del paralelo 15-16 son imprecisos. Nada permite relacionarlos con la Capitana San Roque, la almiranta Santo Domingo o los galeones San Ambrosio y Nuestra Señora de Begoña. Quizá alguno, rendido por el huracán, se llenó de mar y se fue a las profundidades. Quizá, encallaron en bajos que no podían ver, o que, aún viéndolos no podían evitar. La ausencia de sobrevivientes da lugar a la primera hipótesis. Los hallazgos esporádicos de barras de plata apuntan hacia la segunda, en cuyo caso, sus restos azotados por las olas se habrían esparcido antes de quedar cubiertos de coral o enterrados bajo las cambiantes dunas de mar que son los cayos del archipiélago de San Andrés y Providencia. Hoy solo una paciente búsqueda con las más avanzadas técnicas submarinas y arqueológicas podría dar con ellos. Esperan en su tumba de mar y arena.

---

#### Anexo I

Galeón	Capitán de mar <sup>123</sup>	Capitán de guerra <sup>124</sup>
San Roque (C)	Juan de Morales	Juan de Morales*
Santo Domingo (A)	Luis de Vega	Juan de Ojeda
San Francisco	Sancho de Abarco	Juan Guerrero de Ureta
San Gregorio	Martín de Arce	Juan de Haro
San Ambrosio	Alonso Montebornado	Pedro de Zúñiga
San Cristóbal	Luis de Arechaga	Francisco Manrique
San Martín	Pedro de Cepeda	Domingo de Algarete
N. S. de Begoña	Pedro Juzquica	Rodrigo Ortiz

\* La doble capitanía de mar y tierra puede ser un error de transcripción o un homónimo.

---

<sup>123</sup> Luis de Córdoba al Rey, San Lúcar, 29 de mayo de 1605, AGI, IG 1121, f. 190.

<sup>124</sup> Luis de Córdoba al Rey, San Lúcar, 20 de mayo de 1605, AGI, IG 121, f. 154-55.

En su orden los maestros de la plata, responsables de la economía interna y de todas las provisiones y aprestos de los galeones eran:

---

## Anexo II

---

Galeón	Maestre de la plata
San Roque	Ruy López
Santo Domingo	Diego Ramírez
San Francisco	No se ha encontrado registros
San Gregorio	Fermín de Ynurriza
San Ambrosio	Martín de Ormachea
San Cristóbal	Martín de Fiuca
San Martín	Juan Rodríguez Reinoso
NS de Begoña	Pedro Muñoz de Salto

Fuentes documentales

*Archivo General de Indias (AGI)*

Indiferente General (IG),	Legajo 749
	Legajo 1121
	Legajo 1122
	Legajo 2699
Audiencia de Santa Fe (Santa Fe),	Legajo 18
Audiencia de Panamá (Panamá),	Legajo 33
Contratación (Contratación),	Legajo 1144C
	Legajo 2963
	Legajo 2973
	Legajo 4420

*Colección Martín Fernández de Navarrete*, Madrid, Museo Naval, volumen 22, documento 18.

---

## BIBLIOGRAFÍA

- Bordejé, Fernando de. (1992). *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid.
- Chaunu, Hugette y Pierre. (1955). *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Ocho volúmenes, París.
- Lynch, John. (1992). *The Hispanic World in Crisis and Change, 1598-1700*, Massachusetts: Cambridge.
- Lucena Samoral, Manuel. (1965). *El Nuevo Reino de Granada. Real Audiencia y presidentes* (Tomo II). *Presidentes de capa y espada (1605-1628)*, en *Historia Extensa de Colombia* (Volumen III), Bogotá.
- Lucena Samoral, Manuel. (1994). *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid.
- Parker, Geoffrey. (1997). "Europe and the Wider World, 1500-1700. The Military Balance", en Tracy, James D., editor, *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge: University Press.
- Ruiz, Julián. (2005). "Los portugueses en la trata de negros", *Cartagena de Indias y su provincia. Una mirada a los siglos XVII y XVIII*, Bogotá.
- Ruiz, Julián. (2005). *Fortificaciones y galeras*, inédito.
- Schama, Simon. (1987). *The Embarrassment of Riches*, New York.
- Sluiter, Engel. (1948). "Dutch - Spanish Rivalry in the Caribbean Area, 1594-1609", en *Hispanic American Historical Review (HAHR)*, N.º 2, pp. 165-195.
- Trejo Rivera, Flor. (2003). *La flota de la Nueva España 1630-31*, México D. F.
- Vila Villar, Enriqueta. (2001). *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Bogotá.
- Walton, Timothy. (1994). *The Spanish Silver Fleets*, Sarasota.
- Werhnam, R. B. (1994). *The Return of the Armadas. The Last Years of the Elizabethan War against Spain 1595-1603*, Oxford.

## COMENTARIO

*Antonino Vidal Ortega\**

Para estudiar el siglo xvii de Cartagena de Indias, los investigadores de su pasado deben tener en cuenta dos premisas fundamentales. Una primera es la falta de archivos locales que conserven fuentes documentales del periodo colonial. Nos vemos obligados a recurrir al Archivo General de Indias en Sevilla por ser muy poco lo que podemos encontrar en Colombia sobre la región Caribe. Tan solo se conservan documentos dispersos y ocasionales en los fondos del Archivo General de la Nación en Bogotá, con los que es imposible obtener series completas que nos permitan hacer interpretaciones con un fuerte respaldo documental. Por ejemplo, que distinta y rica sería la posibilidad de hacer un buen trabajo de investigación sobre las flotas de la Carrera de Indias o sobre el comercio trasatlántico, si se hubieran conservado en Cartagena los registros de pasajeros, los informes de mercancías, los informes del mando de la armada, la relación de las transacciones comerciales, los nombres de sus actores, la actividad mercantil, en fin, tendríamos otra dimensión del acontecer histórico de ese tiempo.

La segunda premisa es algo sobre lo cual este trabajo nos hace reflexionar, sobre todo a los historiadores que hemos puesto nuestro esfuerzo en descifrar el mundo mercantil del Caribe en las auroras del siglo xvi y xvii y en su contexto: la condición

---

\* El autor es director del Departamento de Historia y Ciencias Sociales de la Universidad del Norte, Barranquilla, y de la revista digital *Memorias* (<http://www.uninorte.edu.co/publicaciones/memorias>).

de puerto de Cartagena. Por ello, si se mira el pasado, se debe tener en cuenta este punto de vista, la función que cumplía Cartagena en la región del Caribe y en su inserción en los circuitos mundiales del comercio. El mar era su horizonte, el mar la moldeó y la conectó a otros mundos, y desde luego Sevilla estuvo en este tiempo mucho más cercana que Bogotá.

Leyendo el trabajo de Rodolfo Segovia, que presenta a los protagonistas de la desventurada navegación de la armada de guardia de don Luis Fernández de Córdoba, uno encuentra a los factores de las grandes compañías transoceánicas de asentistas portugueses, por ejemplo, Jorge Fernández Gramaxo, que fue el más poderoso esclavista del puerto en el siglo xvii, o nombres como los de Ruy López y Jácome Díaz, que nos hacen pensar en ese triángulo mercantil del sur de Europa que se constituyó entre Sevilla, Lisboa y las ciudades del norte de Italia. Cartagena fue un puerto del comercio trasatlántico, en ese momento el más importante en la región del Caribe, ampliamente conectado con los otros puertos de la región y, a su vez, con los circuitos de la economía del mundo. El Istmo de Panamá, Veracruz, La Habana y puertos secundarios del Caribe, como Maracaibo, Caracas, San Juan y Coro vivieron a expensas de esta ruta y le dieron los nexos que la conformarían como una ciudad del Caribe, cosmopolita, de entrada y salida de productos materiales e inmateriales y punto crucial de la ruta de la plata.

Por otro lado, el trabajo se inserta dentro de una tradición de investigaciones iniciadas muchas décadas atrás en el otro lado de la “Carrera”, en Sevilla. Me refiero a los trabajos de Pablo Emilio Pérez Mallaina, Bibiano Torres o de Serrano Manga y, por supuesto, a los de Pierre y Huguete Chaunu. Los derroteros de la gigantesca empresa que fue el comercio trasatlántico, la vida cotidiana en las flotas, la conformación de sus reglamentos, el estudio de la tecnología de navegación, y los flujos del comercio han sido

la preocupación de todos estos historiadores. Lo reseñable de la presente investigación es que nadie a este lado del mar había abordado un trabajo como el que nos ofrece Rodolfo Segovia, un estudio certero en el manejo de las fuentes y preciso y correcto en el uso de la bibliografía. La investigación nos muestra toda una suerte de conocimientos sobre tecnología de navegación, al mismo tiempo que nos presenta la dura y a veces la desequilibrada pelea de estos navegantes con el mar, y el titánico esfuerzo de mantener un sistema de navegación costoso, azotado de peligros y, en ocasiones, en unas condiciones materiales más que precarias.

El trabajo, de todas formas también rescata un mundo humano de marineros, de hombres del mar enfrentados a la naturaleza y deja atrás la antigua interpretación de un sistema de flotas organizado como una pieza infalible y monolítica, el mar y los hombres en una pelea por la vida y en ella como principal protagonista, la ciudad puerto.

Como historiador que he estudiado el siglo xvii, me parece sumamente interesante esta investigación en la que se alcanza a ver el tamaño y la dimensión de una flota, los barcos que la componían, el número de hombres que viajaban en ella, el armamento, las mercancías, etc. Uno puede imaginar el impacto que éstas tenían en las soleadas y bulliciosas calles de la Cartagena de la época, una ciudad que por ese periodo, cuando mucho, debía tener entre diez y quince mil habitantes. Cuando arribaban los barcos provenientes de Sevilla, con más de dos mil personas cada vez, tendrían un impacto más que determinante, y el ritmo de la vida se alteraba, el mar se llenaba de hombres deseosos de pisar tierra y de entrar al Nuevo Mundo. Cartagena, al igual que el Caribe, era umbral, lugar de encuentro, garganta, salida y entrada de toda Suramérica.

Creo que es mucho lo que queda por investigar sobre la condición de puerto de la ciudad. Los trabajos sobre navegación van

indiscutiblemente ligados a la historia de Cartagena, la ruta de la plata, la trata de esclavos y, sobre todo, el comercio regional con Santiago, Maracaibo, Coro, Cumaná, Río Hacha, Santa Marta y Santo Domingo. Todo ello nos muestra una dimensión poco explorada de su pasado. Por ello el trabajo de Rodolfo Segovia es un buen aporte a que estos estudios también se puedan hacer desde aquí, y es más que necesario que los cartageneros lo hagan. El pasado de la navegación marcó y marca el compás del tiempo en esta importante ciudad arrullada por el rumor de las olas.