

# NUEVA ESPAÑA Y EL PODER MARÍTIMO-NAVAL: ARMADAS Y FLOTAS DEL ATLÁNTICO

Esteban MIRA CABALLOS  
Doctor en Historia de América  
Almendralejo, Badajoz, España.  
Recibido: 20/04/2025 Aceptado: 15/07/2025

## Resumen

En este artículo analizamos la política defensiva implementada por el Imperio Habsburgo para blindar la ruta comercial con el rico virreinato de Nueva España. Para ello implantó un sistema de flotas anuales, apoyadas por varias armadas establecidas en puntos estratégicos. Además, fortificó especialmente aquellos puertos por donde pasaban la plata y las flotas, es decir: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo, Cartagena de Indias y La Habana.

La Monarquía diseñó una estrategia defensiva sostenible, tanto a nivel terrestre como naval. El sistema, pese a sus carencias, permitió al Imperio habsburgo mantenerse como potencia hegemónica hasta la guerra de los Treinta Años y, desde mediados del siglo XVII hasta principios del XIX, como una potencia de segundo orden.

*Palabras clave:* Flotas, armadas, Nueva España, Imperio habsburgo.

## Abstract

In this article, we analyze the defensive policy implemented by the Habsburg Empire to secure the trade route with the wealthy viceroyalty of New Spain. To this end, it implemented a system of annual fleets, supported by various navies, stationed at strategic points. Furthermore, it specifically fortified the ports through which silver and fleets passed, namely: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo, Cartagena de Indias, and Havana.

The monarchy designed a sustainable defensive strategy, both on land and at sea. The system, despite its shortcomings, allowed the Habsburg Empire to remain a hegemonic power until the Thirty Years' War and, from the mid-17th century to the early 19th century, a second-tier power.

*Keywords:* Fleets, navies, New Spain, Habsburg Empire.

EL Nuevo Mundo, desde las bulas papales y el Tratado de Tordesillas, quedó vinculado primero a Castilla y luego al Imperio habsburgo. Sin embargo, las demás potencias europeas tuvieron claro que no se iban a quedar al margen de los beneficios del comercio ultramarino. Por ello, los territorios vinculados a la empresa indiana, especialmente los de la costa atlántica, fueron objeto de la codicia de los corsarios y, posteriormente, de las armadas nacionales. Dio comienzo así un asedio, que se fue tornando progresivamente más intenso, sobre los puertos indianos y el tráfico naval. Ello condicionó totalmente la relación de la metrópoli con sus virreinos, obligando a practicar una navegación en convoy, protegida por escuadras de guerra, y a crear toda una red de fortificaciones en los enclaves más estratégicos. Estaba claro que la defensa naval debía completarse con la fortificación de los puertos donde recalaban las flotas y galeones, entre ellos el puerto de Veracruz y su fortaleza y fondeadero de San Juan de Ulúa.

Con buen juicio, se estimó que la prioridad era la defensa de las rutas y de los convoyes que transportaban los caudales indianos, lo cual se

consideraba esencial en el organigrama del Imperio. Para ello se implantó un sistema de dos flotas anuales, apoyadas por diversas armadas establecidas en puntos estratégicos. La protección de esas flotas se encomendó a varias escuadras: dos que custodiaban a las flotas en todo su recorrido o limpiaban las rutas de corsarios, es decir, la Armada de la Guarda de la Carrera y la Armada del Mar Océano; y otra más, conocida primero como la Armada del Caribe y después como de Barlovento, que tuvo como cometido la protección de los convoyes en la peligrosa ruta caribeña. Precisamente esta última área tuvo una significación especial, pues fue allí donde se decidió finalmente el destino del imperio de los Habsburgo (JÁRMY CHAPA: 1987, pp. 8-9). Pero, además, hubo que fortificar los puertos por donde transitaban las flotas y, por consiguiente, la plata, es decir: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo, Cartagena de Indias, La Habana, Panamá y El Callao.

El objetivo de este artículo es ofrecer una síntesis actual del panorama defensivo del atlántico en su globalidad, analizando tanto las armadas y las flotas como la fortificación de los puertos esenciales en los que recalaban.

## Las flotas de Indias

Desde mediados de siglo, se tenía clara la necesidad de regular un sistema de flotas que garantizara la defensa de la navegación atlántica. Sin duda influyó la localización de grandes yacimientos de metal precioso, como el de Potosí, en el Alto Perú (1545), o Zacatecas, Guanajuato o Pachuca, en Nueva España. Las flotas que transportaban los caudales de particulares y los de la Corona no podían caer en manos de los enemigos, por lo que resultaba esencial blindar las convoyes y los puertos donde atracaban. Por ese motivo, desde 1561, y pese a la oposición de algunos que pensaban que era preferible proteger las áreas de partida y de regreso, manteniendo el registro suelto, se implantó de forma definitiva el sistema de flotas (O'DONNELL: 2012, p. 89).

El propio Consulado de Sevilla, el 4 de julio de 1561, presionó a la Corona para que aprobase el plan de dos convoyes anuales<sup>1</sup>. Doce días después (el 16 de julio) se expidió el decreto que prohibía toda navegación al margen de ellos: uno partiría en enero, y el otro lo haría en

---

(1) AGI, Consulados 58, f. 113r. Carta del Consulado al rey. Sevilla, 4 de julio de 1561.

agosto<sup>2</sup>. En ambos casos, la escuadra llegaría unida hasta las Antillas y, a la altura de Puerto Rico, se dividiría en dos: una parte se encaminaría hacia Veracruz y la otra a Tierra Firme. Era en realidad un sistema de cuatro flotas anuales, pues a Veracruz llegaban dos convoyes anuales y a Cartagena y Tierra Firme otros dos. Todas las naves del convoy debían ir artilladas, especialmente los dos galeones que lo protegían. Pero este sistema de flotas que se dividían y que luego tenían que esperarse no pudo aplicarse en la práctica. Por ello, muy poco tiempo después, y siguiendo un informe del capitán y maestre Juan Rodríguez de Noriega, se decidió retocararlo sustancialmente para adaptarlo a la praxis (SCHÄFER: 2003, t. II, p. 324).

Así, el 18 de octubre de 1564 se dispuso que la primera flota, denominada de Nueva España, zarpase, finalmente, en abril, y no habría partición, pues estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Puerto Caballos (en Honduras) y las Antillas (HARING: 1979, pp. 258-259)<sup>3</sup>. Bien es cierto que los convoyes de Nueva España salieron siempre más tarde, considerándose el tope el 24 de junio, día de San Juan, aunque algunos lo hicieron incluso en semanas y meses posteriores<sup>4</sup>. Y la segunda escuadra, llamada de los Galeones de Tierra Firme, mantendría su fecha de partida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se encaminaban a Cartagena de Indias y Nombre de Dios –desde 1596 sustituida por Portobelo–, derivando algunos buques a Maracaibo, Santa Marta, La Guaira, Riohacha y a islas como Margarita o Cubagua<sup>5</sup>. Todas estas escuadras harían escala en el viaje de ida en las islas Canarias, casi siempre en La Gomera, adonde, como decía el Inca Garcilaso, todas las flotas van a tomar agua y «refresco de matalotaje» (GARCILASO DE LA VEGA: 1986, p. 90).

El motivo por el que se restringía la navegación a dos únicas flotas anuales quedaba bien explícito en la disposición de 1564: evitar o minimizar los daños que infligían los bandidos. Este sistema solucionaba en buena parte los problemas defensivos de la Carrera de Indias, al tiempo que regularizaba los plazos de navegación. Asimismo, constituyó un efica-

---

(2) El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, T. 14, ff. 35v-37v. Ha sido analizado en multitud de obras. Véase, por ejemplo, G.<sup>a</sup>BAQUERO: 1992, p. 90.

(3) Sobre el sistema de flotas, puede verse el reciente y completo trabajo de MARTÍNEZ RUIZ: 2022.

(4) Ya en 1582 se estableció la posibilidad de prorrogar sus salidas hasta mayo pero, más adelante, con frecuencia salía hasta en junio. LANG: 1998, p. 29.

(5) Real cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564. ENCINAS: t. IV, pp. 127-130. HARING: 1979, p. 259.

císimo medio para reducir pérdidas de vidas humanas en caso de naufragio (PÉREZ-MALLAÍNA: 1997, pp. 30 y 33).

Ambas escuadras debían regresar al puerto de La Habana, considerado desde varias décadas antes como «la llave de todas las Indias», y volver integradas a la Península (CABALLERO JUÁREZ: 1997, pp. 49-50). Este último fondeadero se consideraba muy seguro, ya que poseía una embocadura muy estrecha, protegida por el castillo de El Morro, dando acceso a una amplia y tranquila bahía (PÉREZ TURRADO: 1992, p. 24). Ni que decir tiene que esta elección convirtió a la ciudad cubana en neurálgica dentro del Imperio, en detrimento de otras como Santo Domingo o San Juan de Puerto Rico, que quedaron relegadas a un segundo plano, condenadas, pese a recibir el situado, a sobrevivir a través del contrabando. Desde La Habana, las dos flotas debían regresar juntas, zarpando preferentemente antes del 10 de mayo (RUBIO SERRANO: 1991, t. I, p. 61).

Ambas flotas debían llevar una capitana en la vanguardia y una almiranta en la retaguardia, donde viajarían respectivamente la primera y la segunda autoridad en rango de la escuadra. Ambos buques debían ser galeones de más de trescientas toneladas, armados con al menos 36 piezas de artillería y con una tripulación, entre gente de mar y soldados, de dos centenares (MARTÍNEZ: 1983, p. 86). Asimismo, en todos los convoyes debía viajar un piloto mayor examinado por la Casa de la Contratación, pues la vida de todos dependía de su pericia y de sus decisiones<sup>6</sup>. El



Imagen 1. La Flota de Indias fondeada junto a la isla Tercera, en las Azores. FUENTE: Monasterio de El Escorial

(6) En teoría, estos pilotos debían ser naturales del reino, tener al menos veinticuatro años y demostrar un mínimo de seis años de navegación en la ruta. Por poner solo un ejemplo, el 25 de septiembre de 1679 se expidió el título de piloto de Nueva España a Antonio de Gaztañeta. AGI, Contratación 5782, N.34. Véase también PINTOS e IBÁÑEZ: 2019, p. 100.

número de mercantes que integraban estas conservas nunca se estipuló y fluctuó mucho, dependiendo de la bonanza económica y de los intereses privados de los cargadores de la Carrera de Indias.

Centrándonos en la Flota de Nueva España, teóricamente zarpaba en abril o mayo, arribando en diez o doce días a las islas Canarias, donde hacía escala reparando las naves, haciendo aguada y obteniendo alimentos frescos. Luego, tras un mes aproximadamente de travesía, llegaba hasta la isla de la Dominica, desde donde avanzaba hasta Puerto Rico a hacer aguada, enfilando después hacia San Juan de Ulúa. En el viaje de regreso, los caudales de la Corona se repartían entre la capitana y la almiranta pero, en caso de que alguna tuviese dificultades, se podía traspasar a cualquiera de los galeones, naos o pataches que viajasen en la conserva<sup>7</sup>. En adelante, tan solo tres tipos de embarcaciones tendrían autorización para viajar en solitario:

- 1) los navíos de aviso, pues se estimaba que eran esenciales para mantener los vínculos entre la metrópoli y sus colonias, en los largos intervalos entre flota y flota. Se trataba de buques ligeros, pues su cometido no era el transporte de mercancías sino la transmisión de noticias;
- 2) los barcos esclavistas, que transitaban siempre al margen de las flotas, acudiendo a las costas de África por su cargamento, poniendo luego rumbo a las costas americanas;
- y 3) los navíos de azogue, que transportaban el mercurio procedente de las minas de Almadén (Ciudad Real) desde los puertos andaluces a Veracruz, con destino a las minas novohispanas para la amalgama de la plata (G.<sup>o</sup>-BAQUERO: pp. 108-115). Desde el descubrimiento de este método de refinado, a mediados del siglo XVI, se buscaron minas de cinabrio en toda Nueva España, pero nunca se encontraron filones de consideración. En cambio, sí que se localizaron en el Perú, concretamente en Huancavelica, pero esta mina se limitó prácticamente a satisfacer las necesidades de refinado de la plata andina, mientras que tres cuartas partes del mercurio empleado en las de Nueva España tenía que ser suministrado desde Almadén. Por ello, el azogue se convirtió desde 1560 en una mercancía prioritaria, siendo la llave de la plata americana (SILVESTRE MADRID y ALMANSA RGUEZ.: 2021). Sabemos que entre 1600 y 1675 se enviaron a Nueva España 207.410 quintales de azogue,

---

(7) El 13 de diciembre de 1583, el moguerense Juan Gallego reclamaba quinientos ducados del gasto que tuvo por acoger en su nao, nombrada *Nuestra Señora de la Esperanza*, parte de la plata de su majestad porque la almiranta tenía una vía de agua. ROPERO-REGIDOR: 2018, doc. 425.

que aun así estaban muy por debajo de las necesidades, lo que afectó a la producción argéntea (RGUEZ. GALLARDO: 1985, pp. 238-240). Y, dado que en el siglo XVII la media fue de una flota cada dos años, hubo una creciente necesidad de enviar auténticas flotillas de azogues –o flotas en miniatura, como se las ha denominado–, formadas por galeones, que a su regreso de Veracruz aprovechaban para volver cargadas con lingotes marcados de plata mexicana<sup>8</sup>. También se usaron para este fin los navíos de aviso e incluso los vasos de la Armada de Barlovento, que en ocasiones hizo las veces de flota del azogue (SILVESTRE MADRID y ALMANSA RGUEZ.: 2021, p. 280).

Sin embargo, este régimen, aparentemente perfecto, tuvo dificultades para implementarse. En el retorno de las flotas se solían producir larguísimas esperas, primero en Veracruz y luego en La Habana, en unos casos para aguardar la arribada de todos los buques y, en otros, debido a la presencia de escuadras enemigas o a la previsión de temporales. No fueron pocas las ocasiones en las que, debido a la presencia de corsarios, el convoy debió invernar un año más en Cuba, provocando un gran quebranto económico a los cargadores de Indias y a la propia Corona, que veía demorar indefinidamente la llegada de sus caudales.

Otras veces, los barcos se separaban intencionadamente de la flota para ser los primeros en llegar a un mercado concreto. Y ello a pesar de las prohibiciones de apartarse de la conserva sin permiso que se expidieron en 1572 y en 1573. En las instrucciones dadas al general de la flota se especificaba el punto exacto donde los barcos se podían retirar: los de Puerto Rico, en la Dominica; los de Santo Domingo, en la isla Saona; los de Yucatán, en Honduras; los de La Habana, en el cabo de San Antón, y los que se encaminaban a Santiago de Cuba o a Jamaica, en el cabo de Tiburón<sup>9</sup>.

Como ya hemos afirmado, el mando supremo del convoy lo ostentaba el capitán general, siendo su segundo el almirante, que lo sustituía en caso de que al primero le sucediese un percance inhabilitante<sup>10</sup>. Cuando al llegar al Caribe se dividía, cada uno asumía la potestad suprema de su

---

(8) Flotas de azogue se despacharon en numerosas ocasiones a lo largo del siglo XVII: 1636, 1637, 1639, 1655, 1658, 1664, 1682, 1685, 1686, 1688, 1691, 1695 y 1697. LANG: 1998, p. 32.

(9) Archivo General de la Nación de Colombia, fondo Negros y Esclavos, Magdalena 4, leg. 82, exp. 17. Proceso contra el capitán Valentín Vela por contrabando de esclavos negros, 1493. La referencia documental me la cedió generosamente el profesor Luis R. Bursat Flores.

(10) En las ordenanzas de 1574 se dispuso que en todas las flotas viajase un general y un almirante, como primero y segundo en la cadena de mando. O'DONNELL: 2012, p. 90.

respectiva escuadra, reuniéndose el mando en el capitán general cuando se juntasen en La Habana para iniciar el camino de regreso. El nombramiento de generales y almirantes de las flotas se sucedió año tras año hasta 1647, en que se dispuso que el mando supremo lo ostentaran los generales de la Armada del Océano (O'DONNELL: 2012, p. 91).

## Las armadas metropolitanas

La protección de los convoyes se veía reforzada por dos armadas, aprestadas en la península ibérica: la primera de ellas, la de la Guarda de la Carrera, que también adoptó los nombres de Armada de los Galeones o Armada de la Plata (SERRANO MANGAS: 1989, p. 17. CABALLERO JUÁREZ: 1997, p. 52). Y es que se estimó que la defensa de las flotas con dos galeones –la capitana y la almiranta– era insuficiente para proteger un convoy tanpreciado. Por eso, los galeones de la Armada de la Guarda, que oscilaron entre seis y ocho, además de varios pataches, se encargaron durante décadas de viajar junto a las flotas para garantizar su seguridad (HARING: 1979, p. 262). Esta escuadra acompañaba a los galeones de Tierra Firme, no a la Flota de Nueva España, pero al regreso, desde La Habana, escoltaba a ambas (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 124). Ya a finales del siglo XVIII, Diego Ortiz de Zúñiga afirmó muy gráficamente que esta formación acompañaba a las flotas de Indias, aunque a veces se despachaban solo galeones, para la más segura conducción de los tesoros del Perú (ORTIZ DE ZÚÑIGA: 1988, pp. 109-110).

La primera Armada de la Carrera que cruzó el Atlántico fue la del general Blasco Núñez de Vela en 1537, año en el que la amenaza corsaria arreció en la costa atlántica peninsular<sup>11</sup>. En 1542 zarpó con el mismo fin una nueva escuadra, al mando del capitán general Martín Alonso de los Ríos<sup>12</sup>. En principio se planeó con doce navíos y 2.500 hombres de guerra; no obstante, ante la falta de artillería –que fue necesario llevar finalmente desde Málaga, Cartagena y Alicante– y de navíos adecuados, fue reducida a la mitad de unidades navales y a tan solo medio millar de soldados. Nuevamente, en 1550 zarpó un convoy, a cargo de Sancho de Biedma, con el objetivo expreso de arribar a Tierra Firme,

---

(11) AGI, Indiferente General 1962, L.5, ff. 60-61, real cédula a lo oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla; Valladolid, 28 de enero de 1537. En otro documento se la denominaba «Armada de la Guarda de las Indias». AGI, Indiferente General 1092, n. 218. Carta del diputado de la Armada a Su Majestad, 15 de marzo de 1537.

(12) AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 24, doc. 387. Relación de los gastos que se han hecho en la armada de 1542 de la que fue capitán Martín Alonso de los Ríos, s/f.

recoger el metal precioso y regresar sin la menor dilación a la Península. El coste de la citada escuadra ascendió a la nada despreciable suma de cincuenta mil ducados, que no parecieron demasiados al garantizarse los caudales<sup>13</sup>. En agosto de 1570 llegaron a la ciudad del Guadalquivir las dos flotas que habían venido escoltadas por la Armada de la Carrera, que ese año comandó Pedro Menéndez de Avilés (FDEZ. DURO: 1972, t. II, p. 469). Y de nuevo, en 1576, estando al frente de la misma Cristóbal de Eraso, fue enviada a las Indias a recoger la plata y traerla con seguridad.

Por su parte, la Armada del Mar Océano era una flotilla independiente de la anterior que tan pronto reforzaba la defensa de las flotas como expulsaba a los corsarios de las rutas o se aventuraba a recoger la plata de las Indias. Incluso, en 1674 se empleó en el refuerzo de las rutas del Mar del Norte, que fue uno de los motivos por los que se decidió suspender ese año el despacho de la Flota de Indias (LANG: 1998, p. 208). Mientras que la Armada de la Guarda casi siempre estuvo vinculada a las flotas, la del Océano podía reforzar a la de la Guarda en caso de extremo peligro o cumplir funciones de vigilancia, lo mismo en zonas de las Indias Occidentales que en aguas del Atlántico europeo. Su importancia estratégica era tal que, en caso de acoplarse a las flotas de Indias y a la Armada de la Carrera, todos los mandos se supeditaban a la autoridad suprema del capitán general de la del Océano (CABALLERO JUÁREZ: 1997, pp. 110, 258)<sup>14</sup>.

La escuadra estaría formada inicialmente por ocho galeones y tres pataches, con una tripulación superior a los dos millares de efectivos, entre marineros y soldados. Sin embargo, su potencial siempre fue relativo, pues variaba dependiendo de la disponibilidad y de la amenaza corsaria existente en cada momento. La mayor parte de las unidades que usó fueron galeones, pero también empleó, como casi todas las flotas y armadas, navíos menores y más rápidos, como fragatas, bergantines, pataches y hasta urcas. Desde la tercera década del siglo XVII se hizo frecuente la requisa de unidades de esta armada para que sirvieran de escolta de las flotas o para usarlas como galeones de la plata, por lo que la escuadra experimentó un progresivo debilitamiento.

---

(13) AGI, Indiferente General 1964, L.11, ff. 353v-354v; real cédula a Sancho de Biedma, 30 de diciembre de 1549. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-10, carta de Álvaro de Bazán al Rey; Valladolid, 5 de julio de 1550.

(14) El 22 de enero de 1673 se volvió a expedir la orden que insistía en que, en caso de que la Armada del Océano se acoplara a la de la Guarda de la Carrera, el general de esta última debía someterse al mando superior de la primera. VICENTE VELA: 1946, doc. 1954.

## La Armada del Caribe y la de Barlovento

Como ya hemos afirmado, el mar Caribe era una zona especialmente sensible dentro del organigrama naval del Imperio, pues se trataba de un paso obligado de la Carrera de Indias. La ruta en el viaje de ida era relativamente tranquila hasta la llegada al Caribe, donde se enfrentaban tres problemas:

- 1) el climatológico, pues al margen de los posibles huracanes, las frecuentes rachas de vientos y las fuertes corrientes precisaban de pilotos y marineros experimentados para salir airosos (RGUEZ.-LORENZO: 2012, pp. 14-15);
- 2) el geográfico, por la existencia de un sinnúmero de islotes, roquedos y bajíos que representaban un gran peligro para los veleros;
- y 3) el humano, porque desde muy pronto el área se convirtió en un avispero de corsarios de distintas nacionalidades que estaban permanentemente al acecho de presas. En el retorno, el trayecto desde Veracruz hasta La Habana era siempre el más delicado, sobre todo por la climatología, a su paso por las Bahamas, pero también por la presencia de escuadras enemigas. Los ataques arrojaron desde 1580, cuando los ingleses decidieron que no solo iban a atacar plazas o flotas, sino que también intentarían establecerse de manera permanente en los territorios (BURSET FLORES: 2021, p. 636).

El objetivo de la Armada del Caribe no fue tanto la defensa de los que allí vivían como la protección de las rutas seguidas por los convoyes a su paso por dicha área (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 115). Se trataba de unas aguas muy peligrosas donde, según cálculos de Paul Hoffman (1983, p. 19), se perdieron hasta un cuarenta por ciento de todos los navíos desaparecidos en la Carrera de Indias entre 1535 y 1547. La situación se agravaría desde 1588, tras la pérdida de la Gran Armada en la campaña de Inglaterra, lo que dejó especialmente desprotegida el área caribeña (BURSET FLORES: 2021, pp. 637-638).

La autoridad suprema la ostentaba el juez de armada, que era asesorado por varios diputados de mercaderes. En España, este cargo era de nombramiento regio; sin embargo, en el Caribe su designación estaba delegada en la Audiencia de Santo Domingo, la cual tenía a su vez poder para nombrar para ese cometido a uno de los oidores<sup>15</sup>. Este recibía poderes casi absolutos

---

(15) AGI, Santo Domingo 9, R.3, N.28, información que se hizo en la isla Española; Santo Domingo, 9 de agosto de 1528. AGI, Patronato 269, N.2, R.6, traslado de unos capítulos enviados por el presidente de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad el 10 de junio de 1584.

en todo lo referente a su organización y funcionamiento: el cobro de la avería, el embargo de los navíos necesarios y la artillería y, finalmente, el nombramiento de capitanes y veedores<sup>16</sup>.

Se ha insistido hasta la saciedad en el error que se cometió al dejar despobladas la casi totalidad de las Bahamas y las Antillas Menores, sosteniendo además un débil poblamiento en la banda norte de La Española, Cuba, Puerto Rico, Jamaica y diversos puntos de Tierra Firme. Sin embargo, no parece que se tratase exactamente de un error ni de una infravaloración de la peligrosidad de la zona, sino más bien de una imposibilidad de poblar esos territorios considerados marginales. España no tenía potencial humano para poblar todo el continente, por lo que se vio obligada a dejar grandes vacíos, lo mismo en la Patagonia que en Los Llanos venezolanos o las Antillas Menores. De ahí que recurriese a poblar y fortificar solo los enclaves esenciales donde recalaba la flota –en el caso antillano, fundamentalmente La Habana–.

La protección de las costas caribeñas se procuró, al igual que en la península ibérica, mediante el apresto de armadas guardacostas, financiadas mediante la avería. Las quejas de los mercaderes fueron continuas, compartidas incluso por las propias autoridades de La Española, que veían mermados sus propios intereses<sup>17</sup>. Esta armada caribeña puede considerarse el precedente remoto de la de Barlovento, que desarrolló su actividad entre 1640 y 1748. De hecho, los navíos que la integraban desde 1575, así como la otra flotilla de galeras de Tierra Firme, fueron denominadas con frecuencia como «armadas de barlovento» (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. XVIII). Nació con el sino de la inestabilidad, pues nunca fue permanente. Se aprestaba cuando circulaban rumores sobre la presencia de enemigos, y se desmantelaba cuando aquellos desaparecían. Por ello, los corsarios siempre jugaron con un elemento a su favor, es decir, el factor sorpresa, ya que los rumores solían llegar

---

(16) AGS, Consejos y Juntas de Hacienda 12, N.41. Instrucciones a Francisco Tello. Madrid, 6 de abril de 1536. Desde 1521 se recuperó la avería, que no era otra cosa que un impuesto de antiguos orígenes castellanos que gravaba con un porcentaje las mercancías que salían de los puertos andaluces o entraban en ellos. El pago de este impuesto está documentado en Castilla en los siglos XIV y XV, y consistía, igualmente, en un porcentaje que pagaban los comerciantes para asegurar su comercio frente a eventuales pérdidas. A partir del siglo XVI, este mismo gravamen se pagó en otras regiones de América, como por ejemplo el Caribe, para financiar sus propias armadas guardacostas. CÉSPEDES DEL CASTILLO: 1945.

(17) Según se afirmaba en 1544, el cobro de la avería causaba un gran daño a la ciudad de Santo Domingo, «porque los navíos que vienen de paso no osan entrar en esta ciudad». AGI, Justicia 62. Juicio de residencia tomado a las justicias de la isla Española, 1543-1544. Declaración de Rodrigo de Marchena el Viejo a la pregunta n. 15 del interrogatorio.

con muy poca antelación, lo que impedía aprestar la armada antes del ataque. Y, para colmo, estos bandidos se presentaban en los puertos con sus banderolas arriadas, e incluso con insignias castellanas para intentar pasar desapercibidos<sup>18</sup>. Escarmentada ya la zona de estas prácticas, se hizo común en los puertos antillanos disparar algún bolaño a los navíos que llegaban, para que amainasen y verificasen la autenticidad de sus banderas<sup>19</sup>.

Desgraciadamente, a mediados de siglo, la situación de las defensas y de la armada no había mejorado. En 1552 se despacharon cuatro buques, capitaneados por Juan de Mendiarechaga, para que patrullasen las costas de La Española, muy amenazada ya por los corsarios (FDEZ. DURO: 1972, t. I, p. 443). Se trataba de una pequeña escuadrilla, enviada desde la propia Península. En ese cometido debió permanecer hasta 1555, en que, por muerte de su capitán general, se designó como sustituto a Juan Tello de Guzmán. Dos años después seguía al frente de la misma cuando se le expidió un nuevo nombramiento, ratificándolo en el cargo<sup>20</sup>.

La armada no tenía continuidad y aparecía anualmente, adjudicándose sus cargos con la misma periodicidad. Y así continuó en los años sucesivos hasta que, desde 1572, se intentó crear una flotilla permanente formada por pataches, que eran unidades muy rápidas y servían para mejorar la vigilancia de las Antillas Mayores y Nombre de Dios (CEREZO MTNEZ.: 1988, p. 177). Sin embargo, todo debió de quedar en papel mojado, pues en 1576 se planteó en un memorial la necesidad de que hubiese una quincena de galearas de manera permanente: cinco en La Española, otras tantas en Tierra Firme, cuatro en Cuba y una en Puerto Rico (ib.).

Esta inestabilidad limitó mucho su eficacia; en muchas ocasiones, su cometido se restringió a acudir al resto de las islas caribeñas para dar aviso del peligro y evitar de este modo que las embarcaciones zarpasen. Otras veces, las autoridades de las islas antillanas no esperaban a que la Audiencia de Santo Domingo tomase la decisión de aprestarla, defen-

---

(18) En 1538, unos bajeles enemigos se hicieron pasar por españoles. Su tripulación saltó a en tierra, cerca de Azua (en Santo Domingo), e hizo un gran destrozo, tomando tres mil arrobas de azúcar, así como algunos carneros para su avituallamiento. AGI, Santo Domingo 49, R.9, N.59. Memorial de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 10 de abril de 1538.

(19) AGI, Santo Domingo 9, R.2, N.21, información hecha por Francisco de Tapia en la isla Española; Santo Domingo, 8 de diciembre de 1527. AGI, Santo Domingo 49, R.9, N.59, carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad; Valladolid, 8 de abril de 1538. AGI, Santo Domingo 868, L.1, ff. 1-2, real cédula al presidente y oidores de la Audiencia de Santo Domingo; Valladolid, 8 de octubre de 1536.

(20) AGI, Contratación 5090, L.1, ff. 157r y ss. Real cédula concediendo el título de capitán general a Juan Tello de Guzmán. Valladolid, 6 de julio de 1557.

diéndose con alguna embarcación que estuviese en su puerto. De hecho, en 1538, los franceses capturaron en las costas de Cuba un bergantín español y, desde la misma isla, se armó un batel a cargo de Diego Pérez que combatió durante un día entero hasta que logró recuperar el bajel<sup>21</sup>. Por tanto, las peticiones para dar un carácter permanente a esta formación naval fueron continuas y unánimes. En lo que sí diferían los memoriales era en el tipo de barcos que la debían formar, pues unos preferían galeras, mientras que otros se inclinaban por una formación mixta de dos carabelas y un bergantín o dos fustas<sup>22</sup>. Sin embargo, a juzgar por el carácter eventual que siempre tuvo la escuadra, ninguna de estas peticiones fue escuchada por las autoridades metropolitanas.

Su sede estuvo en el puerto de Santo Domingo, aunque, como ya hemos dicho, en alguna ocasión se proyectó y se armó desde la península ibérica<sup>23</sup>. La flotilla estaba mandada por un capitán general, designado por el juez. Tenemos constancia documental de algunos de estos mandos, entre ellos Juan de Lalo, que ostentó la capitanía general al menos durante el año de 1528<sup>24</sup>. En 1542 desempeñó el puesto un prestigioso maestre llamado Ginés de Carrión, mientras que una década después, en 1552, lo hizo frey Juan de Mendirichaga (FDEZ. DURO: 1972, t. I, p. 430). El cometido de esta última escuadra fue acudir a La Española para proteger sus costas, tarea que no llegó finalmente a efectuar<sup>25</sup>. Alternativamente se

---

(21) AGI, Santo Domingo 10, R.2, N.18. Información que se hizo en la isla de Cuba. Santiago, 2 de mayo de 1538.

(22) AGI, Patronato 173, N.2, R.11, informe de Antonio Henríquez Pimentel, s/f. AGI, Santo Domingo 49, R.12, N.82, carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad; Santo Domingo, 3 de enero de 1541. En 1552, Diego Caballero pidió al monarca que en las costas de la isla Española «anduviese a la continua una armada para que la navegación estuviese más segura». AGI, Santo Domingo 71, N.2. Carta de Diego Caballero a Su Majestad. Santo Domingo, 12 de abril de 1552.

(23) Ya en 1528, la demanda llegó más lejos, pues los oidores de Santo Domingo plantearon al rey la idea de crear en esa isla el centro naval y defensivo más importante de todo el continente americano (AGI, Patronato 174, R.36. Carta del licenciado Espinosa y Alonso de Zuazo a Su Majestad. Santo Domingo, 30 de marzo de 1528). Consiguieron mantener Santo Domingo como sede de la Armada del Caribe, aunque al final fue La Habana la que obtuvo la preeminencia de ser el puerto estratégico del área.

(24) Por desgracia, desconocemos casi todo sobre su vida, aunque sí lo tenemos documentado en 1508 como maestre de una nao de Indias. Proceso entre Juan de Lalo, maestre de la nao *La Veracruz*, e Isabel de Aguilar, como heredera de Juan Ballesteros, sobre ciertos maravedís que este último le prestó. AGS, Consejo Real 35, f. 4. Valladolid, 27 de marzo de 1518.

(25) Curiosamente, en esta ocasión se decidió enviarla nuevamente desde España. La armada no llegó a partir para aguas caribeñas porque, después de su apresto, se destinó por último a la protección de la flota de las Indias que se encontraba en las islas Azores. FDEZ. DURO: t. I, p. 446.

nombró a Alonso López de Ayala, «que es un hidalgo que se halló en esta ciudad, vecino de Cartagena»<sup>26</sup>. Asimismo, hacia 1556 estuvo al frente de ella Juan Tello de Guzmán, caballero de la Orden de San Juan<sup>27</sup>. Como en otras formaciones navales, se prefería para el puesto a personas de abolengo.

Corría el año de 1582 cuando, una vez más, se decidió despachar dos galeras desde España, a cargo de Ruy Díaz de Mendoza, para que se empleasen en «la guarda de la isla Española» (VICENTE VELA: 1946, doc. 133. FDEZ. DURO: 1972, t. II, p. 480). Varios años después, estos buques debían de estar en mal estado, pues se despacharon seis nuevas galeras: dos a La Habana, «para guarda de sus costas»; otras tantas a La Española, porque las que había se «perdieron», y las dos restantes, a la costa de Tierra Firme. La remuneración de estos capitanes, al igual que la del resto de la tripulación, se componía de un sueldo fijo, más el incentivo que suponía el reparto del botín, excluido el quinto real<sup>28</sup>.

Así estaban las cosas cuando, en 1586, Francis Drake y Martin Frobisher entraron en la Ciudad Primada de Santo Domingo, sin apenas resistencia, y la saquearon, corriendo la misma suerte otras plazas de Cuba y la Florida (REYES SÁNCHEZ: 2020. BARTLOMIEJ REICHERT: 2019, p. 107). Por desgracia, los temores de la élite política de la isla se vieron dramáticamente confirmados. La invasión de Drake fue el colofón a décadas de desprotección naval y militar del área caribeña, especialmente de La Española, Puerto Rico y Jamaica, lo que se saldó con la pérdida de esta última plaza en 1655<sup>29</sup>.

Pero todo es susceptible de empeorar, y así ocurrió. Se interpretó que el coste de estas galeras era alto para su escasa eficacia, por lo que se terminó por suprimirlas desde inicios del siglo XVII. Las consecuencias

---

(26) AGI, Santo Domingo 71, N.2. Carta de los oficiales de la isla Española a Su Majestad. Santo Domingo, 15 de agosto de 1552.

(27) AGI, Patronato 288, R.122. Relación de cuentas que dio Juan Tello al Consejo, 1557.

(28) En 1552, el capitán general cobraba seis ducados diarios, mientras que cada uno de los capitanes de navío percibían tan solo dos. Los lombarderos, los marineros y los soldados, ocho, cinco y cuatro pesos al mes, respectivamente (AGI, Santo Domingo 71, N. 2. Carta de los oficiales de La Española a Su Majestad. Santo Domingo, 15 de agosto de 1552). En 1556 se dispuso que el capitán general cobrase cinco ducados diarios. A veces, el quinto real era cedido, como ocurrió en 1543, en que se ordenó que del navío francés capturado se tomase la artillería para las fortalezas reales, y que el resto del botín se repartiese íntegramente entre la tripulación. AGI, Santo Domingo 868, L.2, ff. 200v-201v. Real cédula al presidente y oidores de Santo Domingo. Valladolid, 7 de septiembre de 1543.

(29) Sobre la etapa de Jamaica dentro del Imperio y su pérdida en 1655, véase el clásico trabajo de MORALES PADRÓN: 1952.

fueron aciagas, porque la Corona perdió el control del área caribeña, donde en breve se establecieron colonias de corsarios de manera permanente<sup>30</sup>. Si la Corona hubiese apostado por una verdadera armada de Barlovento desde mediados del siglo XVI, se habrían evitado muchos inconvenientes y ahorrado asaltos de barcos y puertos, molestias a las flotas de Indias y un contrabando cada vez más pujante. Pese a todo, todavía entre 1633 y 1636 encontramos una pequeña escuadra de cinco urcas, previamente embargadas en los puertos de Andalucía, que patrullaba las aguas caribeñas y tenía su sede en Puerto Rico (SERRANO MANGAS: 1989, p. 59). Es la última vez que tenemos constancia de unas unidades que podrían entenderse como una escuadra propiamente caribeña.

Así pues, esta Armada del Caribe no alcanzó los resultados deseados debido a dos motivos estructurales: 1) su propio carácter eventual, lo que redundaba en una gran ineficacia ya que, en la mayoría de los casos, cuando se armaba, los enemigos ya estaban lejos de las costas antillanas; y 2) la falta de buques adecuados y de artillería, lo que le impedía capturar a sus oponentes.

La Armada de Barlovento propiamente dicha no apareció hasta bien avanzado el siglo XVII, a pesar de que desde finales de la centuria anterior se intensificaron los ruegos solicitando su creación. De hecho, tenemos noticias de algunas escuadras previas, de una duración muy concreta, que tuvieron objetivos bastante similares. Entre ellas, la efímera Armada de Tierra Firme, que siempre careció de las unidades de combate necesarias para desempeñar su cometido con las mínimas garantías. Ya entre 1574 y 1577, el capitán Francisco Carreño estuvo al mando de una escuadra de galeones que custodió el litoral costero de Santa Fe, en Nueva España, ante la presencia continua de enemigos. Nuevamente, el 3 de febrero de 1578 se dispuso que se despachasen a Tierra Firme dos galeras y una saetía –pequeño navío latino de una sola cubierta–, al mando del capitán Pedro Vique Manrique, para integrar una armada bajo esta misma denominación (ENCINAS: 1945, pp. 41ss.) Su base de operaciones se situaría en el puerto de Cartagena de Indias, y su cometido explícito fue la protección de las costas de Tierra Firme ante «los daños y robos que en ellas hacen los corsarios ...» (ib.). Casi una década después, concretamente en 1587, seguía en activo, compuesta exclusivamente por dos galeras, a cargo del capitán general Sancho de Arce (ib., p. 46). Una vez más, en 1590 tenemos noticias del envío de cuatro galeras para la protección de las islas de Barlovento (ib., p. 60).

---

(30) AMAYA PALACIOS: 2016, p. 27.

No se trataba aún de la armada de este nombre, sino de una escuadrilla que custodiaba el golfo de México y el Caribe. De ahí que los memoriales para su establecimiento se sucediesen, señalando los beneficios que tendría para la zona el mantenimiento de una escuadra permanente para la seguridad de las «islas de Barlovento y costas de Tierra Firme, Honduras y Nueva España»<sup>31</sup>.

Pero la idea de crear una armada estable en el área no fraguó, por lo que se siguieron enviando de manera esporádica, cuando las circunstancias lo requerían. En 1598 se decidió despachar desde Sevilla catorce galeones, que acompañarían a la Flota de Nueva España para, a continuación, quedarse en barlovento a fin de constituir la base de esta armada (PÉREZ TURRADO: 1992, p. 77). Sin embargo, la falta de fondos impidió finalmente su envío, postergando una vez más su aparición. Como es bien sabido, su creación se vio retrasada hasta casi mediados de la centuria decimoséptima. Por fin, en 1640 estaba ya decidida su creación, integrada inicialmente por un total de ocho embarcaciones, siendo Juan de Campos su primer capitán general (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129). Los vasos usados serían en su mayoría peninsulares, dadas las cortapisas que la Corona imponía a la producción naval criolla, si bien hay una presencia significativa de algunas embarcaciones construidas en los astilleros de La Habana y Campeche<sup>32</sup>. Aunque fondeó indistintamente en La Habana, Puerto Rico, Cartagena de Indias y Veracruz, este último puerto se puede considerar su base de operaciones, porque era allí donde se le procuraba la financiación. Además, con el paso del tiempo, dado que su principal cometido era la protección de las flotas hasta La Habana e incluso hasta Cádiz, su fondeadero e internada *de facto* terminó siendo el ya citado puerto de Veracruz (TORRES RAMÍREZ: 1981, pp. 147-148).

Como sucedía con la Armada del Mar del Sur, el mando supremo lo ostentó el virrey, en este caso el de Nueva España. También se financiaba desde el virreinato, destinando a tal fin lo mismo las rentas del situado que la alcabala o hasta el impuesto del pulque (VEITIA LINAGE: 1672, p. 89. LANG: 1998, p. 36. BARTLOMIEJ: 2019, p. 108). Esta pesada carga imposi-

---

(31) Memorial de Pedro de Sardiña en el que pedía la formación de una armada permanente de ocho galeonetas y dos pataches, 6 de noviembre de 1595 (VICENTE VELA: 1946, doc. 1320). Otro memorial, en este caso firmado por Sebastián de Arancibia, del 18 de octubre de ese mismo año solicitaba también la creación de una armada permanente, pero con sede en La Habana (ib., doc. 1322).

(32) De hecho, en 1679 se proyectó la construcción de un galeón de gran tonelaje en Veracruz, pero finalmente no recibió el visto bueno. LANG: 1998, p. 81.

tiva irritaba a los comerciantes novohispanos, que veían muy gravosa una armada que en realidad no protegía sus intereses sino los metropolitanos, es decir, los caudales que se transportaban en las flotas.

En teoría, su objetivo era la defensa de la costa atlántica americana y la protección de los convoyes en el trayecto desde Nueva España hasta La Habana (VEITIA LINAGE: 1672, p. 90). Debía ser, por tanto, una flota novohispana, con el virrey como máximo responsable, pero en la práctica funcionó como una armada peninsular más. Y ello porque se usó casi permanentemente para convoyar a las flotas, en principio hasta La Habana, pero en no pocos casos también hasta la península ibérica (CRUZ BARNEY: 1999, p. 16). Es decir, durante buena parte de su andadura hizo funciones similares a las de la Armada del Mar Océano, supliendo las carencias de esta última. Por ello, no tiene nada de particular que algunos de sus generales promocionasen a la Armada del Océano o a la capitanía general de las flotas<sup>33</sup>.

Dada la premura de tiempo y la presencia de una escuadra enemiga, se decidió despacharla por primera vez en 1641, cuando solo disponía aún de tres navíos operativos. Por fortuna, las cosas fueron bien y consiguió poner en fuga a la escuadra anglosajona, al tiempo que apresaba una de sus naves (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129). Sin tiempo que perder, y ya con todos sus efectivos, acompañó a la Flota de Nueva España hasta La Habana, mientras que en 1643 custodió a las flotas, al mando del general Pedro de Ursúa, hasta el puerto de Cádiz (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 48). Y la cosa no quedó ahí pues, en 1644, el mejor galeón de la Escuadra de Barlovento, nombrado *Nuestra Señora de Porciúncula*, se usó como capitana de la Flota de Nueva España, comandada por Juan de Urbina (ib., p. 51. LANG: 1998, p. 37). En los años siguientes continuó cumpliendo funciones de escolta de las flotas, hasta que en 1647 fue desmantelada, permaneciendo sin actividad durante dos décadas (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129. PÉREZ TURRADO: 1992, pp. 258-259).

En 1667 se aprestó otra escuadra, en esta ocasión formada por cinco buques, con un total de 1.631 toneladas de arqueo y 858 hombres entre oficiales, marineros y soldados (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 85). La situación requería soluciones eficaces, porque en los años previos se habían perdido plazas como Jamaica y la Guayana, al tiempo que los corsarios habían arrasado puertos tan importantes como Santiago de Cuba o Portobelo

---

(33) Este fue el caso del general Juan de Urbina, que en 1653 pasó a comandar la Flota de Nueva España. LANG: 1998, p. 164.

(PÉREZ TURRADO: 1992, p. 88). En esta última ciudad obtuvieron un botín de más de 250.000 pesos de oro, pese a la bizarra resistencia que mostró el capitán de la guarnición, quien murió en su defensa. Sin embargo, su función se limitó de nuevo a servir de escolta a los convoyes de Indias, aprovechando las esperas para patrullar por aguas del mar Caribe (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129). En 1668, tras escoltar el dinero del situado hasta La Habana, tanto su capitana como su almiranta se sumaron a los galeones de la flota que llevaría los caudales a España (VEITIA LINAGE: 1672, libro II, p. 79. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 261). Para colmo, las tres naos restantes, al mando de Alonso de Campos, acudieron a la zona de Maracaibo, que estaba siendo saqueada por corsarios, y resultaron hundidas<sup>34</sup>. Una vez más encontramos a los dos mejores galeones de la escuadra cumpliendo cometidos que no figuraban entre sus objetivos fundacionales, y al resto de la escuadra, actuando en inferioridad de condiciones contra sus oponentes.

Pero se volvió a las andadas pues, en 1676, la armada tan solo disponía de dos navíos y tres fragatas, por lo que al año siguiente se decidió despachar desde Cádiz una nueva flotilla que sirviese para la vigilancia de las rutas del mar Caribe y la protección de los convoyes y de los puertos. Eso no evitó que estuviese varios años operando con cinco navíos, que siempre resultaron escasos en comparación con las escuadras corsarias que rondaban la zona.

En 1680 se expidió un nuevo reglamento en el que se detallaron minuciosamente sus objetivos, recorridos, barcos que la compondrían –doce, contando las embarcaciones menores– y puertos de internada, concretamente Veracruz, Cartagena, Portobelo y La Habana (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 115. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 93). Sin embargo, esa era la teoría, pero la práctica resultó muy distinta, pues jamás llegó a operar con esa docena de unidades, siendo unas destinadas a hacer escoltas y otras al transporte de azogue, mientras el resto permanecía reparándose en los astilleros. Dadas sus escasas unidades, no pudo impedir la toma de Veracruz, en 1683, por Laurent de Graff –más conocido como «Lorencillo»– y Agramont, así como los daños causados en otros puertos del Atlántico centroamericano (CRUZ BARNEY: 1999, p. 9. ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 131). Cuatro años después operaba con cuatro pequeñas fragatas en mal estado, que sumaron una fragata más tras una captura en la costa de Santa Marta (PÉREZ TURRADO: 1992, p. 95). En 1689 fue enviada a desalojar a los corsa-

---

(34) El almirante Alonso de Campos fue enviado a España para ser juzgado por el Consejo de Indias, acusado de haber actuado con temeridad. VEITIA LINAGE: 1672, p. 91.

rios de la costa de Caracas y Cumaná, pero poco podía hacer con tan corto número de unidades (CRUZ BARNEY: 1999, p. 17). A finales de 1690 mantenía la disponibilidad de cinco fragatas, cuando el virrey Gaspar de Sandoval, conde de Galve, la envió a apoyar a los lanceros de Santo Domingo contra los bucaneros franceses que poblaban la costa norte. El lance, que discurrió entre finales de 1690 y principios de 1691, fue todo un éxito y llegaron a publicarse impresos ponderando la hazaña<sup>35</sup>. De los mismos buques dispuso la escuadra en 1695 y 1696, y uno menos en 1698 (TORRES RAMÍREZ: 1981, pp. 158ss. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 96).

Pero de nuevo en 1696, como en otras ocasiones, hizo de escolta de la Flota de Nueva España, al mando del general Ignacio Barrios, hasta la ciudad de La Habana. Luego zarpó rumbo a Santo Domingo –ostentando el generalato Andrés del Pez, y el almirantazgo, Guillermo Morfi–, topándose con cuatro navíos franceses. Las fuerzas estaban igualadas, pero la pericia de los galos consiguió una posición favorable y puso en huida a los españoles. Todos los barcos de la Armada de Barlovento consiguieron alcanzar La Habana, menos la almiranta, que fue apresada junto con toda su tripulación (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 161). Se trataba de un gran fracaso –uno más– de una escuadra que siempre dispuso de fuerzas insuficientes no solo para ofender a sus enemigos, sino incluso para defenderse.

El balance a lo largo del siglo XVII no pasó de mediocre, fundamentalmente por los escasos medios de los que dispuso, la falta de continuidad y la decisión de usarla en la protección de los convoyes hasta la metrópoli. Llegó a la nueva centuria en unas condiciones de extrema penuria, sin posibilidades de enfrentarse con éxito a los barcos hostiles que frecuentaban la zona (CRUZ BARNEY: 1999, p. 17). Por eso sus objetivos fueron, una vez más, muy limitados, y sus resultados, extremadamente magros. Sobrevivió al decreto de desaparición de las armadas del Imperio de 1718, cuando se acordó englobar todas las fuerzas en una sola escuadra real, por lo que mantuvo su actividad hasta su desaparición definitiva por una orden del 31 de enero de 1748 (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 212. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 103).

## La defensa portuaria

Como ya hemos dicho, había tres puertos atlánticos que resultaban esenciales en el organigrama del Imperio habsburgo: Cartagena de Indias,

---

(35) *Relación de lo sucedido a la armada de Barlovento*, anónimo de 1691. Y, de la misma fecha, *Trofeo de la justicia española en el castigo de la alevosía francesa*, de Carlos de Sigüenza y Góngora. RÍGUEZ, DOMÍNGUEZ: 2012, pp. 330-331.

punto de llegada e internada de los Galeones de Tierra Firme; Veracruz, destino final de la Flota de Nueva España, y La Habana, desde donde debían regresar ambos convoyes con los caudales de los particulares y los de la Corona.

Veracruz se convirtió en el puerto y la puerta oficial de Nueva España con la metrópoli, lugar de recalada de un total de 114 flotas durante la época colonial (GIL BLANCO: 1997, p. 81)<sup>36</sup>. Su papel era clave por tres motivos: 1) porque era el principal puerto comercial del virreinato, la conexión atlántica más importante de los reinos de Indias con la metrópoli (AGUILERA: 1999, p. 259); 2) porque se convirtió en el nexo y bisagra entre el mundo atlántico y el pacífico, puesto que a él llegaban por tierras las mercancías asiáticas desde Acapulco; y 3) por ser el puerto donde recalaba la Flota de Nueva España, que con frecuencia hacía en él su internada por espacio de seis meses por término medio.

La Flota de Nueva España condicionaba toda su vida, y su producción local iba encaminada a proveerla de bastimentos, al disponer de una abundante producción de maíz, bizcocho y carne. Asimismo, la gente de mar provocaba altercados en las calles que al final debían resolver los generales de armada, que eran quienes tenían la autoridad en estos asuntos penales. Hubo numerosos casos en los que estos generales tomaron la ciudad e implantaron la ley marcial, como ocurrió en 1582, en 1600 o en 1630 (GIL BLANCO: 1997, pp. 78-79).

Huelga decir que todas las defensas de Nueva España, terrestres y navales, estaban pensadas para defender la plaza frente a los enemigos exteriores, procedentes fundamentalmente del mar. En ningún caso se pensó en la protección del rico comercio que desde la costa atlántica de Nueva España se desplegó tanto con las Antillas Mayores como con Yucatán y América Central (SARAVIA VIEJO: 1978, p. 430).

Las fortificaciones tardaron en llegar pues, pese a los trabajos de Bautista Antonelli en el diseño y construcción en tiempos de Felipe II, realmente no hubo un plan sistemático hasta el siglo XVIII. De hecho, ni Veracruz ni su antepuerto de San Juan de Ulúa, considerados la llave del virreinato novohispano, dispusieron de un recinto fortificado eficaz hasta bien avanzada la edad moderna. El fuerte de San Juan de Ulúa comenzó a edificarse después de la llegada a Veracruz, en 1568, del corsario John Hawkins, a pesar de que la Corona lo consideró un lance sin importancia (RETAMAL FAVEREAU: 1966, p. 189. HARING: 1979, p. 255). Inicialmente fue poco más que el famoso muro con argollas para atracar los navíos —a fin de resistir con seguridad la

---

(36) Un análisis global sobre el papel de Veracruz a lo largo de toda la época colonial puede verse en el reciente y completo libro de G.<sup>ª</sup> DE LEÓN: 2019.



Imagen 2. Proyecto de un puerto artificial en San Juan de Ulúa, 1739. (Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid)

fuerza del oleaje– y servir de contención frente a posibles enemigos que se quisiesen acercar al desprotegido puerto de Veracruz (HARING: 1979, p. 255). Pese a todo, Veracruz y el islote de San Juan de Ulúa constituyeron una de las plazas más seguras del Imperio, pues el malsano clima litoral disuadía a los enemigos de una eventual invasión (G.<sup>o</sup> DE LEÓN: 2011, p. 785). La financiación tanto de las guarniciones militares como de las fortalezas del Caribe procedía de la Caja de México, a través del situado (MARICHAL: 1999, p. 35).

Campeche se fortificó con un amurallamiento de planta hexagonal, para proteger los astilleros y la producción maderera de la zona<sup>37</sup>. Todas las demás fortificaciones, como Términos, Sisal, Mérida o Bacalar, se construyeron con posterioridad, a partir del siglo XVIII. Desde mediados de esta última centuria, sobre todo a partir de la derrota en la guerra de los Siete Años (1755-1763), el Imperio inició una reforma militar en las Américas con la creación de un ejército permanente y la construcción de nuevas fortificaciones, pensadas no solo para defender las costas, sino también el interior. La mayoría de ellas eran baluartes exteriores, concebidos para proteger de las depredaciones corsarias los puertos y las

(37) CALDERÓN QUIJANO: 1984, p. XXXVIII

flotas. Estos recintos se debían coordinar con la actuación de la Armada de Barlovento, que en teoría tenía como prioridad la protección de las rutas de la plata y el refuerzo de la seguridad de las flotas y armadas de la Carrera de Indias. Eso no significa que, sin ser su objetivo prioritario, no ayudasen, al menos por disuasión, a la defensa de los puertos.

Estaba claro que los puertos indianos necesitaban disponer permanentemente de uno o dos navíos, con independencia de las armadas. No podemos olvidar que la forma más común de ocupar una fortaleza era el asedio, lo que necesariamente significaba aislarla del exterior durante algún tiempo. Por ello, resultaba imprescindible para los puertos disponer de algunos buques con un cuádruple objetivo:

- 1) Vigilar de cerca los movimientos de los corsarios para tratar de predecir más o menos el rumbo que tomarían y, de esta forma, estar prevenidos sobre la posibilidad de un ataque, así como de su magnitud.
- 2) Establecer una vital comunicación con otras plazas, aunque, en ocasiones, las flotas enviaban navíos de aviso extraordinarios, alertando de la presencia de escuadras enemigas (LORENZO SANZ: 1986, pp. 312-313). Era una ley no escrita: la obligación de las autoridades de avisar a los puertos del entorno siempre que se avistasen buques corsarios o se previese un ataque. Así, por ejemplo, tras un intento frustrado de una gran escuadra inglesa de tomar Santo Domingo en 1655, lo primero que hicieron las autoridades fue remitir avisos a Cuba y Puerto Rico para informar de la intención de los ingleses de ocupar Jamaica. Los avisos, lógicamente, llegaron tarde, pero no se puede decir que el gobernador de La Española no actuase con diligencia.
- 3) Servir de batería móvil, complementaria a la fortaleza, dado que estas eran por definición armas defensivas inmóviles. Al estar defendidas solo las grandes ciudades, bastaba con desembarcar en un lugar cercano y tomarlas por la espalda. Por ello, disponer de un puñado de piezas de artillería con buena maniobrabilidad resultaba fundamental.
- 4) Tratar de limpiar las costas de barcos sueltos de contrabandistas o de las pequeñas armadillas corsarias que infestaban la costa norte de La Española, la de Cuba y otros puntos deficientemente protegidos<sup>38</sup>. En cualquier caso, siempre se trataba de cumplir pequeños objetivos

---

(38) Así, por ejemplo, en 1666 las autoridades habaneras aprestaron varios navíos para tratar de ahuyentar a diversos barcos enemigos que campaban a sus anchas por las costas de Cuba, acción que volvieron a repetir en 1670 y 1671. CASTILLO MELÉNDEZ: 1986, pp. 46-50.

disuasorios, sin la mínima posibilidad de enfrentarse a una escuadra corsaria medianamente dotada.

Durante los siglos XVI y XVII, los navíos defensivos de que dispusieron los puertos fueron escasos: algunas naos, carabelas y bergantines que se aprestaban eventualmente en La Española o, posteriormente, las ridículas cuatro galeras, la mitad en Cartagena y la otra mitad en Santo Domingo. Estas pequeñas escuadrillas tuvieron siempre un carácter eventual, aprestándose cuando llegaban los rumores de la presencia de corsarios y desmantelándose cuando aquellos desaparecían. Su eficacia era limitadísima, pues su cometido se restringió a acudir al resto de las islas del entorno para dar aviso de algún peligro y evitar de este modo que los navíos zarparan de sus atracaderos<sup>39</sup>. Ahora bien, ello permitió una comunicación más o menos fluida entre las islas antillanas y entre estas y Tierra Firme.

Las galeras de Cartagena y Santo Domingo fueron el precedente remoto de la Armada de Barlovento, que operó entre 1640 y 1748 y cuya situación fue siempre muy inestable, primero por su discontinuidad y segundo por la escasez de recursos. Dado que casi nunca dispuso de dotación presupuestaria, pasaba los meses y los años fondeada en sus respectivos puertos, sin ningún tipo de mantenimiento, por lo que sus unidades navales no tardaban en estar inservibles<sup>40</sup>. En cualquier caso, resultaba impensable defender varios miles de kilómetros de costa con cuatro bajeles. Desgraciadamente, la Corona desatendió la defensa naval del Caribe, más por imposibilidad que por desinterés, lo que tuvo nefastas consecuencias para el control de los mares. Si se hubiese apostado por una verdadera armada desde mediados del siglo XVI, se habrían evitado muchos inconvenientes y ahorrado asaltos a barcos y puertos, molestias a las flotas de Indias y un contrabando cada vez más pujante que a largo plazo minó los ingresos de la Monarquía. Bien es cierto, como contrapartida, que este comercio ilegal

---

(39) Era usual que el bergantín lo enviase la primera isla que avistase a los corsarios. Pueden verse, por ejemplo, AGI, Santo Domingo 868, L.2, ff. 217v-219, real cédula al licenciado Cerrato; Valladolid, 8 de agosto de 1544. AGI, Santo Domingo 49, R.18, N.113, carta del licenciado Grajeda, oidor de la Audiencia de Santo Domingo, a Su Majestad; Santo Domingo, 23 de junio de 1548. José Veitia (libro II, pp. 99-100) ofrece abundantes datos sobre estas pequeñas flotillas de galeras de Cartagena de Indias, Santo Domingo y La Habana.

(40) En una carta del cabildo de Santo Domingo, fechada el 2 de julio de 1588, se decía que si no se les daba a las galeras alguna dotación económica, estas eran totalmente inútiles. Al parecer, se hallaban sin tripulación ni munición y estaban «tan perdidos y dañados los cascos de broma que no las osan menear para que no se aneguen como se anegarían a la primera boga ...». AGI, Santo Domingo 73, R.3, n.º 109.

supuso la única alternativa de abastecimiento de extensas áreas del Imperio. El lucro se producía por comprar ilegalmente a los corsarios, pero también por las transacciones de los puertos caribeños con Nueva España y de esta con el Perú<sup>41</sup>.

Otras autoridades indianas solicitaron también disponer de navíos propios para su defensa. En 1590, la isla de Cuba remitió un buque de aviso con nuevas sobre la presencia de corsarios y para solicitar que se enviara desde España una armada. La respuesta de la Corona no pudo ser más contundente: no se enviaría porque el puerto estaba suficientemente protegido con sus fortalezas y con las armadas y flotas que recalaban allí con regularidad (HEREDIA HERRERA: 1972, p. 690). Nuevamente, en 1595 se requirió la creación de una escuadrilla, en este caso compuesta por ocho galeoncetes –pequeños galeones de un solo puente– y dos pataches, para que vigilasen las costas e islas de Barlovento, requerimiento que ni tan siquiera encontró respuesta (VICENTE VELA: 1946, doc. 1320)<sup>42</sup>.

En el siglo XVII encontramos casos en los que la autoridad virreinal decidió pertrechar por su cuenta unos cuantos buques para perseguir a algún corsario. Así, el virrey de Nueva España, en 1688, tomó la iniciativa de despachar varias armadas para entorpecer las operaciones de los corsarios en la costa pacífica de Nueva Galicia, donde actuaban hasta ese momento con total impunidad (CRUZ BARNEY: 1999, p. 14). La escuadra la financió con el impuesto de la media anata, que la Corona había mandado cobrar en 1687 en todas las encomiendas novohispanas. En otras ocasiones, las autoridades locales no esperaban a que el virrey o la Audiencia tomasen la decisión y se defendían con alguna embarcación que estuviese surta en su puerto. De hecho, en 1538, los franceses capturaron en las costas de Cuba un bergantín y, desde la misma isla, se armó un batel a cargo de Diego Pérez que combatió durante un día completo con los enemigos, hasta que logró finalmente recuperar el bajel robado<sup>43</sup>.

---

(41) José Veitia recogió en su obra (libro I, p. 93) el intenso comercio ilegal de productos de China que llegaban al Perú desde Nueva España.

(42) También el virrey del Perú reclamó cuatro galeras para la protección y vigilancia de su litoral, asimismo muy amenazado por el efecto llamada, que implicaba su absoluta desprotección (HEREDIA HERRERA: 1972 pp. 458-459. VICENTE VELA: 1946, doc. 1508). Nuevamente, en 1580 se dispuso que se botasen en el Perú dos galeras y dos bergantines, con sede en El Callao, para que protegiesen los puertos del Mar del Sur. ENCINAS: 1945, p. 123.

(43) AGI, Santo Domingo 10, R.2, N.18. Información que se hizo en la isla de Cuba. Santiago, 2 de mayo de 1538.

Solía ocurrir que, sencillamente, las inesperadas ofensivas obligaban a tomar los navíos que hubiese disponibles, a veces deficientemente armados e incluso en mal estado. Era obvio que los navíos más idóneos para combatir a estos escurridizos bandidos eran las embarcaciones ligeras, aunque no siempre se disponía de ellas. Muy al contrario, en ocasiones hubo que a usar vasos de gran tonelaje, del todo ineficaces frente a los esquivos pataches de los corsarios, navíos de los que se decía que eran «pequeños, pero al propósito de esta tierra»<sup>44</sup>.

El hecho de no disponer de pequeñas armadas portuarias lastró mucho su posible defensa. Esta quedó en manos de la Armada del Mar del Sur y la de Barlovento, las cuales, cuando se quisieron poner en marcha, se toparon con que todo el Caribe era ya un territorio hostil.

### La lucha por la hegemonía

Desde finales del siglo XVI se entrevió la crisis de las armadas y flotas del Imperio, que evolucionó más o menos al compás de la crisis económica y el gradual descenso del tráfico comercial ultramarino (LANG: 1998, p. 24)<sup>45</sup>. En el siglo XVII se hizo crónica la falta de galeones para la protección de los convoyes, especialmente a partir del segundo tercio de la centuria. En el ámbito comercial, toda esta falta de recursos y medios, que se retroalimentaba con la actividad económica, provocó un descenso, en la segunda mitad del siglo XVII, del 88 por ciento en la recepción de metal precioso con respecto al medio siglo anterior (ib., p. 25). Asimismo, en ese mismo periodo las flotas de Nueva España tuvieron un promedio de una cada dos años y, además, con un menor número de navíos comerciales (HARING: 1979, p. 260). Ya Veitia Linage estimó que antaño las flotas de Nueva España tenían un arqueo anual de 8.000 o 9.000 toneladas y, en su tiempo, a mediados del siglo XVII, se prestaban bienalmente y apenas alcanzaban las tres mil.

Otro problema fue que la carencia crónica de liquidez por parte de la Corona provocó que se eligiesen para los altos cargos a personas acaudaladas que pudiesen adelantar dinero para carenas y abastos, convirtiendo sus cargos en un negocio (ib., p. 52. BERNAL: 2005, p. 373). Así, en el viaje de ida, tanto la capitana como la almiranta cargaban, además de azogue, muchas mercancías, unas propias y otras de particulares a quienes vendían

---

(44) AGI, Santo Domingo 49, R.19, N.124. Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 7 de octubre de 1549.

(45) En general, se mantiene la idea de la crisis comercial del siglo XVII, aunque esta tesis está siendo objeto de revisión por parte de algunos autores.

los fletes (LANG: 1998, p. 79). Bien es cierto que esta praxis también se daba en las demás escuadras europeas, pues la mayor parte de los almirantes y generales ingleses u holandeses de los siglos XVI y XVII eran asimismo contrabandistas con patente (ib.)

Esta desprotección incentivó la ambición de las armadas enemigas, que veían ya factible la captura de la Flota de Nueva España. Una de las mayores desgracias de esta se produjo un 8 de septiembre de 1628, día en que el general Juan de Benavides Bazán la perdió íntegramente en la bahía de Matanzas (Cuba)<sup>46</sup>. El convoy había zarpado de San Juan de Ulúa un mes antes, y tan solo disponía de cuatro galeones bien armados para la protección de once mercantes. La armada holandesa, capitaneada por el corsario Piet Heyn, se había aprestado específicamente con el objetivo de interceptarla. Disponía de unas fuerzas espectaculares: 32 navíos con una potencia de fuego de 623 cañones, y 3.000 hombres sedientos de botín (HARING: 1979, pp. 58-59. RGUEZ. GLEZ.: 2018, p. 131). Los holandeses habían bloqueado el puerto de San Cristóbal de La Habana, por lo que Benavides tomó la decisión, previo acuerdo de su junta de guerra, de encaminarse hasta la cercana bahía de Matanzas (HARING: 1979, p. 297). Los pilotos le dijeron que era factible alcanzar la bahía, fondear los galeones y sacar los caudales al interior de la isla, donde serían fácilmente defendibles, en espera de la llegada de refuerzos desde La Habana (FDEZ. DURO: 1972, t. IV, pp. 100-101). Huelga decir que era la mejor opción que tenía para salvar el tesoro del rey y que, además, era una estrategia muy similar a la que tomaron con éxito otros marinos antes y después<sup>47</sup>. Sin embargo, a Benavides las cosas no le salieron según lo esperado, pues muchos de los buques encallaron sin llegar a la costa y sin tiempo de sacar los caudales, entre otras cosas porque la tripulación, apenas divisó tierra, se lanzó al agua para salvar su propia vida. Heyn se hizo con casi todos los navíos de la flota, salvo tres que, aprovechando la oscuridad de la noche, consiguieron alcanzar el puerto de La Habana (FDEZ. DURO: 1972, t. IV, p. 102). El caudal, compuesto por oro, plata, azúcares, añil y maderas nobles, fue cargado en ocho de los navíos hispanos, hundiendo el resto en la misma bahía (HARING: 1979, p. 298). Las pérdidas se estimaron

---

(46) Sobre este desastre se ha publicado hace pocos años una monografía muy completa (CASTRO RGUEZ.: 2024).

(47) Así, en 1590, Juan Gutiérrez de Garibay, cuando fondeó su escuadra en la isla Tercera, sacando la plata del rey y los cañones y plantando cara desde la costa. Algo similar ocurrió en 1656 en Santa Cruz de Tenerife, cuando la Flota de Nueva España, cercada por una escuadra inglesa, decidió desembarcar la plata en la isla. Los ingleses incendiaron los navíos, lo que supuso una gran pérdida, pero al menos el dinero se salvó. CABALLERO JUÁREZ: 1997, pp. 70-71.

en un millón de ducados del rey, seis millones de particulares y otros tres en pérdidas materiales. El corsario holandés regresó a su tierra con todos los honores, acuñándose incluso varias monedas conmemorativas de una gesta que los neerlandeses recordaron durante siglos.

No le fueron las cosas mejor a la Flota de Nueva España, custodiada por la Armada de la Carrera, que había zarpado de Veracruz en agosto de 1638. El capitán general era Carlos de Ibarra, que disponía de ocho galeones y se encontró cerca de La Habana con la escuadra holandesa de Cornelius Joll, que sumaba un total de diecisiete vasos (ib., pp. 302-303). El combate duró ocho horas y, pese a la desigualdad de fuerzas, gran parte de la flota se salvó y retornó a Veracruz. El corsario solo pudo tomar un mercante, aunque causó daños graves al galeón *Carmona* que, pese a todo, pudo ser remolcado hasta La Habana, con los supervivientes y con la plata a bordo. Igualmente, pocos años después, exactamente en 1641, se canceló la partida de la Flota de Nueva España, por falta de galeones para aprestar ni tan siquiera la capitana y la almiranta (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 125).

En 1656 y en 1657 las flotas, primero la de los Galeones de Tierra Firme y luego la de la Nueva España, salieron mal paradas en sus respectivos enfrentamientos con fuerzas enemigas. En 1656, una flotilla mal armada que había zarpado de Cartagena de Indias pudo sortear las muchas escuadras rivales. Pero, al acercarse al golfo de Cádiz, les aguardaba el oficial inglés Richard Staylor; solo se salvaron tres mercantes: uno que consiguió arribar a Cádiz y otros dos que pudieron alcanzar Gibraltar (ib., p. 127). En esta ocasión, los mandos españoles lucharon con honor, y el botín arrebatado apenas superó los dos millones de pesos (ORTEGA Y MEDINA: 1992, p. 243). Pero, dado el escaso trofeo capturado, Staylor, en compañía del almirante Robert Blake, esperó a la Flota de Nueva España, que tratando de eludir al enemigo había arribado al puerto de Santa Cruz de Tenerife. La mayor parte del convoy fue destruido en lo que constituyó un nuevo desastre sin paliativos, aunque al menos se consiguió desembarcar la plata en el interior de la isla, salvando así el numerario (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 127).

En el último cuarto del siglo XVII, la situación de desigualdad en el mar y las deficientes guarniciones militares provocaron que las escuadras enemigas campasen a sus anchas. Las armadas del Imperio redujeron sus unidades al mínimo y, para colmo, se pudrían en los fondeaderos por falta de financiación (CERVERA PERY, 1982, p. 213). Y como al perro flaco todo se le vuelven pulgas, en 1681, estando la Armada de la Guarda de la Carrera, capitaneada por Juan Antonio Vicentelo de Leca, marqués de Brenes, en las cercanías de La Habana, un huracán mandó a pique siete galeones, ahogándose un millar y medio de personas (FDEZ. DURO: 1972, t. V, p. 407).

Esta debilidad extrema de las armadas imperiales no la desaprovecharon sus enemigos; en la madrugada del 18 de mayo de 1683, varios corsarios holandeses y franceses, dirigidos por Nicolás Agramont y Laurens de Graaf, *Lorencillo*, atacaron Veracruz, la primera ciudad europea en Nueva España, obteniendo un riquísimo botín. Además de las pérdidas económicas, el lance ahondó el descrédito de la monarquía de los Habsburgo (ib., pp. 270-271). Dos años después le tocó el turno a Campeche, que fue ocupada por los corsarios por espacio de dos meses, dejándola totalmente aislada (ib., pp. 273-274).

En la última década del siglo XVII ocurrió algo impensable: las circunstancias políticas aconsejaron una alianza entre los Habsburgo y sus tradicionales enemigos, los ingleses. Dicho clima estaba favorecido por la llegada al trono del nuevo monarca inglés, Guillermo III de Orange. La iniciativa había partido de los anglosajones, que pretendían expulsar de los territorios americanos a los franceses (FDEZ. NADAL: 2006, p. 1029). Tanto ingleses como españoles temían la creciente presencia gala en el Caribe, que amenazaba, a unos, con ocupar Jamaica, y a los otros, con tomar una plaza deficientemente defendida como Santo Domingo (ib., p. 1038). También debió de influir el aumento de la potencia naval francesa, que a finales del seiscientos se consideraba la más poderosa de Europa (PARKER: 1990, pp. 116-117).

La Corona, aunque con reticencias, aceptó, pues temía que franceses e ingleses se terminasen entendiendo, lo que habría puesto al Imperio en jaque. Aunque por poco tiempo, hubo algunas acciones coordinadas entre la Armada de Barlovento y la escuadra inglesa, capitaneada por el almirante inglés Roberto Willmor (FDEZ. NADAL: 2006, p. 1039). Pese a la indefensión del Imperio y a sus derrotas, el Tratado de Rijswijk, firmado el 20 de septiembre de 1697, fue bastante ventajoso y permitió a la Monarquía recuperar muchos de los territorios que previamente le habían sido arrebatados. Probablemente, Luis XIV de Francia ya entreveía que Carlos II moriría sin descendencia y que podía ser una buena oportunidad para su reino (CERVERA PERY: 1982, p. 215). Para entonces, las armadas del Imperio eran solo una sombra de lo que habían sido: apenas unos pocos galeones para proteger los convoyes de Indias y una docena de galeras, repartidas entre Cartagena de Indias, Veracruz y Santo Domingo.

## **El sistema funcionó**

Los recursos del Imperio habsburgo fueron siempre limitados, al menos en relación con los ingentes gastos defensivos que requería uno de los mayores imperios territoriales de la historia. Se estima que en los

siglos XVI y XVII la Corona invirtió en infraestructuras militares y en personal de guerra diez veces más que Inglaterra o Francia, aunque en varias ocasiones le costase la quiebra económica (BERNAL: 2005, p. 353).

La Monarquía diseñó una estrategia defensiva sostenible, tanto en el entorno terrestre como en el naval. En tierra se fortificaron los enclaves estratégicos, casi todos ubicados en el inabarcable perímetro costero, mientras que la defensa naval corrió a cargo de una quincena de escuadras situadas estratégicamente. Todos colaboraron en la financiación: la Corona, los virreinos, los concejos, las órdenes militares, así como todos los estratos sociales, desde los nobles a los comerciantes, pasando por la propia minoría morisca antes de su expulsión. No se pudieron evitar sonadas derrotas y saqueos de puertos, pues era imposible predecir dónde y cuándo atacaría el enemigo. Pero los Habsburgo consiguieron mantener lo esencial de su territorio con pérdidas muy marginales, como la parte noroeste de La Española o Jamaica, y mantener el control de las rutas oceánicas por donde llegaban las remesas de metal precioso.

Como hemos visto, el sistema de flotas y armadas funcionó, aunque tuvo un coste extraordinario: el desabastecimiento y la desprotección de enormes áreas. El monopolio proporcionaba productos europeos a un precio excesivo, al tiempo que pagaba precios irrisorios por los productos de la tierra. Por ello, la única forma de aceptarlo sin sufrir un irreparable quebranto fue compaginarlo con el comercio ilegal, en el que estuvo implicada ampliamente la élite criolla. Monopolio y contrabando fueron inherentes el uno al otro, es decir, formaron parte del mismo sistema, por lo que este terminó siendo tolerado por la Monarquía siempre que se respetasen unos límites (STEIN y STEIN: 2002, pp. 20-32. GUIMERÁ RAVINA: 1999, p. 313)<sup>48</sup>.

La pérdida de Portugal, a partir de 1640, fue un varapalo para el Imperio, que perdió una escuadra esencial en su organigrama defensivo. La fachada atlántica peninsular se volvió un área hostil; los navíos de la Carrera en dificultades ya no podían refugiarse en los puertos lusos.

Ahora bien, ¿quién debía correr con los gastos de la defensa costera? Según el derecho medieval castellano, solo el monarca podía construir fortalezas y nombrar alcaides; sin embargo, con frecuencia en América delegó esta facultad en capitanes generales y adelantados. La Corona estuvo dispuesta a financiar los gastos de los grandes enclaves que garantizaban el control de las remesas de oro y plata americana, cuya principal interesada era la misma institución. La mayor parte de estas fortificaciones se financiaron del situado, es decir, de unas partidas de dinero de la hacienda real

---

(48) Sobre el particular, véase la gran monografía de GRAFENSTEIN GAREIS: 2016.

indiana que se destinaban a sufragar gastos de la administración colonial. Aunque, a fin de cuentas, era dinero de menos que recibía la Corona, tenía la ventaja de que evitaba la salida de capital de la Península, favoreciendo la autofinanciación de las colonias. El esfuerzo fue considerable, pero parecía coherente que la defensa del flujo se financiase del mismo metal precioso americano. Mediante el situado se sufragaron las principales construcciones defensivas indianas, como las de Portobelo, Veracruz o La Habana.

Lo sorprendente no es que el Imperio encajase algunas sonadas derrotas o que perdiese algunos territorios, sino que, con tan pocos recursos materiales y tan escasos efectivos, pudiese contener el empuje de sus enemigos, especialmente de los ingleses. El sistema, pese a sus carencias, permitió a España mantenerse como potencia hegemónica hasta la guerra de los Treinta Años y, desde mediados del siglo XVII hasta principios del XIX, como una potencia de segundo orden.

### Bibliografía

- AGUILERA, Javier (1999). «Ciudad abierta y ciudad fortificada». En LOPEZOSA APARICIO, Concepción (dir.) *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias (exposición)*. Madrid, Fundación ICO.
- ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2012). «Defensa naval de los reinos de Indias». En O' DONNELL Hugo (coord.) *Historia militar de España III-1*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- AMAYA PALACIOS, José Antonio (2016). «Perpetuar un imperio donde no se oculta el sol». Medellín, tesis de grado, Universidad de Antioquia.
- BARTOLOMEJ REICHERT, Rafal (2019). «La política defensiva española en la región del Gran Caribe y su impacto en la Nueva España durante la Casa de los Austrias». En GONZÁLEZ AGUAYO, Leopoldo A. y VELAS MOLINA, Mónica (coords.) *La talasopolítica mexicana I*. Ciudad de México, UNAM.
- BERNAL, Antonio Miguel (2005). *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*. Madrid, Marcial Pons.
- BURSET FLORES, Luis Rafael (2021). «Ser señores de las Indias». Las agresiones inglesas al Caribe español, 1590-1620. *Revista de Indias*, 283.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio (1984). *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. Madrid, CSIC.
- CABALLERO JUÁREZ, José Antonio (1997). *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. México, UNAM.
- CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco (1986). *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- CASTRO RODRÍGUEZ, Rafael (2014). *Matanzas 1628. La captura de la flota de Nueva España de Juan de Benavides Bazán*. Madrid, Edaf.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1988). *Las Armadas de Felipe II*. Madrid, San Martín.
- CERVERA PERY, José (1982). *La estrategia naval del Imperio*. Madrid, San Martín.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1945). La avería en el comercio de Indias. *Anuario de Estudios Americanos*, II. Sevilla, 517-698.

- CRUZ BARNEY, Óscar (1999). *El combate a la piratería en Indias*. México, Oxford University Press.
- ENCINAS, Diego de (1945). *Cedulario indiano* IV. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1972). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* (9 vols.) Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- FERNÁNDEZ NADAL, Carmen M.<sup>a</sup> (2006). «La unión de las armadas inglesa y española contra Francia. La defensa de las Indias en la guerra de los Nueve Años». En GARCÍA HERNÁN, Enrique y MAFFI, Davide (eds.) *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* I. Madrid.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla, Algaida.
- GARCILASO DE LA VEGA [Inca] (1986). *La Florida del Inca*. Madrid, Historia 16.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio (2011). *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*. Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica.
- GIL BLANCO, Emiliano (1997). Interpretación del comercio de un puerto colonial novohispano durante un período en crisis: Veracruz (1587-1650). *Revista de Historia Social y Económica de América*, 14.
- GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von (2016) *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*. Ciudad de México, Instituto de Investigación José Luis Mora.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín (1999). «Los puertos de la Carrera de Indias: economía y sociedad». En LOPEZOSA APARICIO, Concepción (dir.) *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias (exposición)*. Madrid, Fundación ICO.
- HARING, Clarence H. (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1972). *Catalogo de las consultas del Consejo de Indias* I. Madrid, Dirección General de Archivos y Bibliotecas.
- HOFFMAN, Paul E. (1983). «El desarrollo de las defensas del Caribe, siglo XVI y principios del XVII». En *Influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*. Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana.
- JÁRMY CHAPA, Martha de (1987). *La expansión española hacia América y el océano Pacífico. Un eslabón perdido en la historia: piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII* I. México, Fontamara.
- LANG, Mervyn Francis (1998). *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla, Muñoz Moya Editor.
- LORENZO SANZ, Eufemio (1986). *Comercio de España con América en la época de Felipe II* II. Universidad de Valladolid.
- MARICHAL, Carlos (1999). *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México, El Colegio de México.
- MARTÍNEZ, José Luis (1983). *Pasajeros de Indias*. Madrid, Alianza Universidad.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (2022). *Las Flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*. Madrid, La Esfera de los Libros.
- MORALES PADRÓN, Francisco (1952). *Jamaica española*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (2012). «Defensa militar de los reinos de Indias. Función militar de las flotas de Indias». En fDEM (coord.) *Historia militar de España* III-1. Madrid, Ministerio de Defensa.

- ORTEGA Y MEDINA, Juan Antonio (1992). *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*. Málaga, Algazara.
- ORTIZ DE ZÚÑIGA, Diego (1988) [1796]. *Anales eclesiásticos y seculares de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Sevilla* IV. Sevilla, Ed. Guadalquivir (ed. facs.) [Madrid, Imprenta Real].
- PARKER, Geoffrey (1990). *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*. Barcelona, Crítica.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio (1997). *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar (1992). *Armadas españolas de Indias*. Madrid, Mapfre.
- PINTOS, Gabriel e IBÁÑEZ, Itsaso (2019). Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza (1656-1728). Nota biográfica inédita. *Lull. Revista de la Sociedad Española de Historia de la Ciencia y de la Técnica*, 42/86.
- RETAMAL FAVEREAU, Julio (1966). El incidente de San Juan de Ulúa y la pugna anglo-española de fines del siglo XVI. *Revista de Historia del Instituto de Historia de la Pontificia de Chile*, I, Santiago.
- REYES SÁNCHEZ, Miguel (2020). El saqueo de Francis Drake a Santo Domingo: trascendencia histórica. *Clío. Órgano de la Academia Dominicana de la Historia*, 200, 241-289.
- RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ, Guadalupe [coord.] (2012). *Catálogo de impresos novohispanos (1563-1766)*. Veracruz, Universidad Veracruzana.
- RODRÍGUEZ GALLARDO, Adolfo (1985). «Notas para el estudio del azogue en México en el siglo XVII». En *Estudios de historia novohispana*. México, UNAM.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (2018). *Señores del mar. Los grandes y olvidados capitanes de la Real Armada*. Madrid, La Esfera de los Libros.
- RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio (2012). *La Carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)*. Excmo. Ayuntamiento de Santa María de Cayón.
- ROPERO-REGIDOR, Diego (2018). *Documentos de Indias en los Protocolos Notariales de Moguer (1557-1600)*. Diputación Provincial de Huelva.
- RUBIO SERRANO, José Luis (1991). *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias (1492-1590)* I. Málaga, Ediciones Seyer.
- SARAVIA VIEJO, M.<sup>a</sup> Justina (1978). *Don Luis de Velasco, virrey de Nueva España (1550-1564)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- SCHÄFER, Ernesto (2003). *El Consejo Real y Supremo de las Indias* (2 vols.). Salamanca, Junta de Castilla y León.
- SERRANO MANGAS, Fernando (1989). *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid, Banco de España.
- SILVESTRE MADRID, M.<sup>a</sup> y ALMANSA RODRÍGUEZ, Emiliano (2021). La odisea del azogue. El largo camino de Almadén a América en la Edad Moderna. *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, 41, 263-308.
- STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara (2002). *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Barcelona, Crítica.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1981). *La Armada de Barlovento*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- VEITIA LINAGE, Joseph (1672). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Blas, impresor mayor de dicha ciudad, 1672 (ed. facs.)
- VICENTE VELA, V. [comp.] (1946). *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*. Madrid, Instituto Histórico de Marina.