



PAJUELO MORENO, Vicente, *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas/ Universidad de Sevilla/Diputación de Sevilla, 2021, 440 pp. ISBN: 978-84-472-2279-7.

José María García Redondo

Escuela de Estudios Hispano-Americanos/Instituto de Historia CSIC (España)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4349-3306>  
[jm.garcia.redondo@csic.es](mailto:jm.garcia.redondo@csic.es)

En los últimos años, desde la Historia Global, la Historia Conectada o la Historia Atlántica, los mares y océanos han sido representados como una pieza fundamental en la articulación de un mundo cada vez más interrelacionado. Recientemente, Sebastian Conrad ha subrayado la importancia de estudiar los océanos como “grandes regiones transnacionales”, como fórmula para superar los límites que el concepto de Estado nación impone a los historiadores a la hora de pensar en la primera globalización. Y es que, desde los inicios de la Edad Moderna, los océanos —espacios extensos y supranacionales— han facilitado la comunicación, los intercambios y las interacciones entre sociedades y lugares distantes, mediando entre “las condiciones locales y las grandes constelaciones globales”<sup>1</sup> que van a surgir a partir del siglo XVI. Sin embargo, los océanos no solo fueron un escenario para el tránsito de personas, productos o ideas, como condición de posibilidad para dichas conexiones. Los océanos, para poder ser surcados, exigieron unas técnicas y unos hombres preparados que pudieran gobernar toda la maquinaria de un barco.

*La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias* es una investigación sobre las naves que transportaron los metales preciosos desde las posesiones españolas en América hasta la metrópoli. El texto, fruto de la tesis doctoral de Vicente Pajuelo Moreno, defendida en la Universidad de Cádiz a inicios de marzo de 2020, concurre al concurso de monografías “Nuestra América 2020” (convocado por la Universidad de Sevilla, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Diputación de Sevilla), donde fue galardonado con el accésit. El libro, estructurado de lo general a lo particular, se compone de cuatro grandes capítulos, además de introducción, conclusiones y apéndices. Adicionalmente, el autor proporciona otros rudimentos para facilitar la lectura del trabajo: al inicio encontramos “Monedas, pesas y medidas que se citan”, un breve ensayo de unidades y guarismos, ricamente anotado, y, al final, un glosario con los términos propios del barco o de la construcción naval.

Según nos cuenta Vicente Pajuelo, el objetivo preliminar de la investigación era el naufragio de la armada de Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, que se produjo en aguas del Caribe en noviembre de 1605. Esta escuadra formaba parte de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, institución creada por la Corona y el Consulado de la Universidad de Mercaderes, quienes compartían un interés capital en la salvaguarda de los convoyes que viajaban periódicamente de un lado a otro del Atlántico. Sin embargo, tras una profunda revisión bibliográfica, Pajuelo Moreno detectó que algo no cuadraba: en la historiografía existen

---

<sup>1</sup> CONRAD, Sebastian, *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*, Barcelona, Crítica, 2017, pp. 109-110.

numerosas lagunas y discordancias en torno al origen, estructura y organización de dicha formación. Y esto, como deja patente el autor a lo largo de su trabajo, solo se ha podido clarificar con muchas horas de archivo.

Vicente Pajuelo demuestra ser un historiador esencialmente inconformista. Ante opiniones divergentes o disparidades en fechas, nombres y definiciones de las armadas y flotas españolas, muchos hubiesen optado por hacer una pequeña síntesis o nota sobre lo ya publicado. No obstante, no contento con leer estudios que fechaban los orígenes de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias en 1521, 1522, 1536, 1537, 1568, 1575, 1580 o 1594, Pajuelo Moreno decide adentrarse en el Archivo General de Indias y cambiar por completo no solo el plan original de su trabajo (centrado en la armada de 1605), sino también el panorama historiográfico. Frente a numerosos trabajos que usan sin distinción y confusamente los términos “armada para la guarda”, “armada de la avería”, “armada para la guarda de las costas de Andalucía”, “armada del Mar Océano”, “armada de la guarda de la navegación a indias”, “armada de galeones”, “armada real de la guardia de las indias”, el autor los rastrea y explica en un completo primer capítulo: “La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias”. Cada nombre hizo referencia a un momento distinto y a unas particularidades, agentes e intereses concretos, lo que nos habla de un sistema marítimo, por definición, dinámico y cambiante a lo largo del siglo XVI. El autor se permite incluso rectificar el título atribuido en el catálogo del mencionado archivo a unas Ordenanzas de la Armada de 1536. Si no se leía el interior del documento —como ha pasado en numerosas ocasiones—, se repetía no solo un error de nomenclatura, sino que se creaba una institución a la que aún le quedaba poco más de medio siglo por ser establecida.

Así, ampliados radicalmente los objetivos y el alcance de su trabajo, lejos de ser un mero estudio de caso, el libro se convierte en una auténtica obra de referencia, en una piedra angular a partir de la cual se articularán nuevas investigaciones, ya sí comprendiendo y ubicando qué es, cómo se organiza y cuáles fueron las funciones de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, y cuál fue el camino que se recorrió desde inicios del siglo XVI hasta su establecimiento definitivo —y esta es la aportación del autor— en 1591, sistema que se prolongó hasta principios del siglo XVIII.

Pajuelo Moreno data el surgimiento de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias en la firma del asiento de la Corona con el Consulado de la Universidad de Mercaderes de Sevilla en 1591, con el que se formalizó su establecimiento definitivo. Inicialmente, la armada debería escoltar a las flotas que navegasen hasta el Nuevo Mundo, pero, desde su primer viaje hasta América, en 1594, su misión fue transportar los metales preciosos desde las colonias americanas a la metrópoli y solo en contadas ocasiones acompañar a alguno de los convoyes. La armada estuvo financiada por la avería y, generalmente, conformada por no más de ocho galeones, además de algunos pataches o barcos de apoyo, yendo provista con una dotación de cerca de 2000 hombres entre gente de mar y de guerra, manteniendo una ruta de ida y vuelta estable durante su tiempo de vigencia. Con posterioridad, la Corona firmó asientos también con particulares, y no sin objeciones por parte del Consulado. En 1603 lo hizo con el portugués Juan Núñez de Correa, quien fue el responsable de cobrar el derecho del avería, del apresto y de la provisión de los navíos que conformaron la Armada entre 1604 y 1606 (por tanto, las de 1604 y 1605, capitaneadas por Luis Fernández de Córdoba, analizadas en este estudio). A partir de ese momento, “el Consulado perdió las posibilidades de organizar y controlar la Armada de la Guarda, con cuyo despacho habían obtenido numerosos beneficios, gracias, entre otras cosas, al contrabando de mercancías” (p. 80).

Prácticamente como un trabajo de disección, en los capítulos que siguen, el autor plantea una taxonomía del sistema naval, de modo que pueda servir a trabajos posteriores como una guía en aspectos administrativos, organizativos y metrológicos de los galeones entre finales del siglo XVI e inicios del XVII.

El segundo capítulo, “Los navíos de la Armada de la Guarda, 1605”, quizás el más técnico de todos, nos ayuda a comprender la estructura de las naves. En él se discuten los rasgos principales de los barcos, el sistema constructivo y las características de cada tipología (galeones, galeazas, galeón agalerado, galeón de plata, galeón de océano...), lo que nos dibuja

un panorama mucho más complejo y más cambiante de lo que habitualmente habíamos leído. Y aquí es donde el lector —marinero en tierra— tiene su primera sorpresa: “A principios del siglo XVI, el galeón del Atlántico era un barco estrictamente de guerra. Sin embargo, a medida que se intensificaban los intercambios con el Nuevo Mundo y se introdujo el sistema de flotas de la Carrera de Indias, la Corona estimó que en sus bodegas también se almacenasen mercancías y metales preciosos. Fueron, pues, las exigencias del tráfico comercial marítimo las que propiciaron, en buena medida, que las proporciones del galeón fuesen aumentando progresivamente con el paso del tiempo” (p. 111).

Otra de las cuestiones controvertidas, que, sin embargo, Pajuelo no sortea, es la metrología naval de finales del siglo XVI e inicios del XVII: las dimensiones de los buques, su tamaño, las discusiones coetáneas sobre la diversidad de medidas homónimas (codos, toneles) entre los puertos cántabros y los andaluces, y los problemas que ello ocasiona hoy a los historiadores especializados.

Así, una vez presentada una situación compleja y cambiante, el autor se adentra en la construcción de cada uno de los ocho galeones y dos pataches que conformaron la Armada de la Guarda de 1605, comandada por Luis Fernández de Córdoba. A modo de biografía, con fuentes diseminadas en archivos de España y Portugal, se recupera la historia de cada buque: desde su construcción hasta las noticias de su última singladura, sus características físicas o las manos que los manejaron. Al entrar en el detalle de los barcos, Pajuelo nos anticipa el final aciago de la campaña de 1605: algunos de aquellos galeones se habían construido para la Armada del Mar Océano (dedicada a la defensa de las costas atlánticas inmediatas a la península), no para la Armada de la Guarda (que debía viajar a América y volver cargada de plata); por tanto, no estaban pensados para soportar las condiciones climáticas del Caribe, resistir a la broma (que dañaba su casco), ni para albergar elevadas cantidades de metales preciosos (p. 141).

Como es sabido, las naves portaban bienes de contrabando y excesiva carga de plata, lo que provocaba que su capacidad defensiva quedase muy mermada. Más allá de la anécdota, estudiando los barcos se comprende mucho mejor el alcance de un sistema corrupto y sustentado en el despojo de los recursos naturales y humanos del Nuevo Mundo. Nos cuenta Pajuelo Moreno que, con el fin de albergar mayor cantidad de mercancías, en los galeones ya construidos se realizaban una serie de reformas, como refuerzos en el casco o el sellado de las portas de artillería más cercanas a la línea de flotación, con lo que, al final, se perdía la esencia defensiva del buque: “A pesar de que el galeón de plata había sido diseñado para hacer frente a las armadas enemigas, este acabó convirtiéndose en un navío mercante con mayor número de piezas de artillería que el resto de los que transitaban el océano” (p. 165).

En el tercer capítulo, “La tripulación de la Armada de la Guarda, 1605”, se analiza la dotación de cada uno de los galeones, señalando funciones, sueldos y responsabilidades de cerca de 2000 hombres. Hasta donde las fuentes han permitido —tras rastrear numerosos archivos y bibliotecas de España, Portugal y México—, el autor recorre las vidas de toda la plana mayor de la Armada (el capitán, Luis Fernández de Córdoba; el almirante, Joanes de Urdaire; el gobernador del tercio, Pedro de Zúñiga; y el sargento mayor, Diego de Baños). De la llamada “gente de mar”, individualiza a veintiuna personas, entre capitanes de mar, pilotos y ayudantes de pilotos, además de trazar una completa prosopografía de los maestros de raciones, marineros, grumetes, pajes y otros oficios a bordo de los barcos. En cuanto a la “gente de guerra”, esboza los perfiles biográficos de ocho capitanes de infantería; seis entretenidos y los soldados y mosqueteros del Tercio de la Armada de la Guarda. Aparte, menciona a los artilleros y a los maestros de plata, “los encargados de registrar los metales preciosos que se fletaron en el Nuevo Mundo y de pagar los gastos ocasionados por la expedición durante el viaje” (p. 273), un total de ocho, uno por cada galeón.

El cuarto y último capítulo se centra en el viaje y naufragio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias en 1605, comandada por Luis Fernández de Córdoba. En el camino que va de las Pequeñas Antillas a Cartagena, los galeones españoles se enfrentaron a una escuadra de cinco urcas holandesas que venían de cargar sal en Araya. En el enfrentamiento, el galeón San Francisco se fue a pique. Como advierte el autor, “este suceso es importante porque era la

primera vez que quedaba demostrada la inoperancia de las unidades que integraban la citada formación, pues [...] los galeones iban abarrotados de pasajeros y mercancías, lo cual estaba prohibido, y no se pudo emplear la artillería [...] y, por consiguiente, hacer frente a unos buques cargados de sal y que apenas contaban con efectivos” (p. 387).

Luego, las naves restantes lograron completar su misión de cargar los metales en Cartagena y Portobelo y poner rumbo a La Habana. Contra toda recomendación, dadas las condiciones climáticas del Caribe en el mes de noviembre, se echaron a la mar. La presión impuesta por el banquero genovés Octavio Centurión al rey Felipe III obligaba al capitán a partir de inmediato con la plata. Sin embargo, apenas transcurridas seis jornadas de navegación, entre los bajos de las Víboras y la Serranilla, se malograron cuatro de los siete galeones que quedaban en la escuadra: San Roque, Santo Domingo, La Begoña y San Ambrosio. A partir de ese momento, la Corona inició un plan de rescate para recuperar los preciados metales que se prolongaría en sucesivas campañas a lo largo del siglo XVII. En esto, aparecerán historias tan rocambolescas como la famosa “isla Misteriosa” de Simón Zacarías, una auténtica isla del tesoro, de la cual se conocen hasta cuatro mapas distintos en el Archivo General de Indias.

El capítulo se completa con un minucioso estudio de todo el entramado material de los buques de dicha armada. Se analizan los preparativos, los trabajos de carpintería y calafatería y las inspecciones a las naves antes de partir, y cómo, pese a estas, se produjeron irregularidades y contrabando. Se examinan las cantidades, precios y distribución de los alimentos; los pertrechos, armas y municiones, así como múltiples detalles de la vida cotidiana a bordo de la armada (utensilios de cocina, medicinas y hasta las insignias de los santos que daban nombre a cada uno de los galeones), en definitiva, la estructura material para una historia social de la marinería.

Tras su investigación, el autor se encuentra en una posición privilegiada para analizar las causas y consecuencias del naufragio, pero también para plantear algunas hipótesis acerca del siniestro y su posible emplazamiento. Con todo, ha podido reevaluar importantes estudios y enfrentarse con frescura y rigor a las fuentes, teniendo en cuenta el avance de la historia marítima y los aportes de disciplinas afines, revalorizas en los últimos años (como la Historia atlántica, la Historia de la ciencia o la Historia desde abajo). A lo largo del libro apreciamos cómo Vicente Pajuelo Moreno cuestiona el origen de muchas “verdades historiográficas”, asentadas a fuerza de repetirse, como es el caso de que la Armada de la Guarda y la Armada del Mar Océano son la misma formación, cuando lo cierto es que son empresas totalmente distintas. A lo largo del estudio, el autor toma posición y esboza nuevas definiciones ante ciertos debates historiográficos. Así, plantea una nueva mirada sobre la naturaleza de cada una de las armadas, frecuentemente confundidas en un mar de datos; ordena y da crédito a interpretaciones anteriores cuando así lo merecen y, en otros casos, las contrasta con elegancia y minuciosidad con muchos y fiables documentos de los archivos. En definitiva, nos encontramos ante una obra que será referente en los estudios de náutica ibérica por muchos años.