

INTRODUCCIÓN

Inicialmente, siguiendo la recomendación que nos hizo el profesor Fernando Serrano Mangas, el principal objeto de estudio de esta investigación era el de analizar el naufragio de la armada de Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, que tuvo lugar en aguas del Caribe en noviembre de 1605. No obstante, tras una revisión bibliográfica de los principales trabajos que hacen referencia a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, institución de la que formaba parte dicha escuadra, nos percatamos de que existían tantas dudas como opiniones acerca de su origen, estructura y organización, por lo que decidimos ampliar los objetivos y los intereses de este trabajo.

De ese modo, como primer problema a resolver, estimamos imprescindible clarificar los inicios de la armada hasta dicho año de 1605, cuyos orígenes la mayoría de los investigadores sitúan entre 1521 y la última década del siglo xvi. Ciertamente, este amplio periodo de análisis ha exigido la comprensión de numerosos términos, tanto náuticos como metrológicos, por lo que, para facilitar la lectura de este trabajo, hemos incorporado, por un lado, un glosario de vocablos marítimos, y, por otro, una tabla de equivalencias de monedas, unidades de peso, velocidad, volumen, líquidos y áridos, de elaboración propia.

En el primer capítulo, por tanto, hemos estudiado las armadas que se apostaron entre 1521 y 1605, distinguiendo los cambios que se produjeron tras la firma del asiento de 1591, con el que se formalizó el establecimiento definitivo de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Así pues, como principal aporte de este capítulo, se clarifica y se documenta el tan debatido origen del citado convoy. Los siguientes capítulos están orientados al estudio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias de 1605 en su conjunto: los galeones que la integraban, su tripulación, bastimentos, pertrechos y artillería, la ruta seguida —desde que se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda hasta que naufragó en el Caribe, cuando regresaba a la metrópoli— y el plan de búsqueda y rescate que desarrolló la Corona para

tratar de encontrar los cuatro galeones que se perdieron (San Roque, Santo Domingo, Nuestra Señora de Begoña y San Ambrosio) y auxiliar a los buques y a los hombres que consiguieron sobrevivir a la tormenta (los galeones San Cristóbal, San Gregorio y San Martín). A tal efecto, dado que el apresto de la Armada de 1605 corrió a cargo de Juan Núñez Correa, que fue un hombre de negocios portugués que firmó un asiento con el monarca en 1603 por el cual, entre otras cosas, quedó obligado a armar y despachar la citada formación durante diez años, hemos recogido el texto íntegro del mismo en un apéndice.

Prácticamente como un trabajo de disección, se ha planteado una taxonomía del sistema, de tal modo que pueda servir a trabajos posteriores como una guía en aspectos administrativos, organizativos y metrológicos de los galeones entre finales del siglo XVI (en cuya fecha se construyeron siete de los ocho buques que integraban la Armada de 1605) e inicios del XVII. Así pues, el segundo capítulo está dedicado a los navíos que constituían la formación comandada por Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, desde que se colocaron sus quillas en los astilleros hasta que se fueron a pique o sus maderas fueron reutilizadas. En este sentido, hemos tratado aspectos relacionados con la construcción y la metrología naval en una horquilla temporal que abarca el intersticio de las dos centurias.

En el tercer capítulo hemos analizado la dotación de cada uno de los galeones. Por un lado, hemos indagado los aspectos biográficos de la plana mayor, los oficiales —excepto los alféreces— (capitanes de mar, capitanes de infantería, gobernador del tercio, sargento mayor y entretenidos), los pilotos y otros cargos y oficios, señalando sus funciones y responsabilidades concretas a bordo de los navíos. Por otro lado, en la medida que la documentación de archivo nos lo ha permitido, hemos estudiado a los componentes de la tripulación y las características propias de los grupos en los que se dividían: gente de mar y gente de guerra.

El cuarto y último capítulo contiene todo lo relacionado con el viaje que hizo la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias en 1605: los preparativos; los bastimentos, pertrechos y artillería que llevaban los galeones; el gasto que ocasionó su apresto; el combate que tuvieron frente a una armada holandesa cuando se dirigían a Cartagena; los metales preciosos que recogieron en Portobelo; la tormenta que provocó que cuatro de los galeones se fueran a pique en aguas del Caribe, cuando regresaban a la metrópoli, y el plan de búsqueda y rescate que desarrolló la Corona para tratar de encontrarlos y

auxiliar a los buques y a los hombres que lograron llegar a diferentes puntos del Caribe. Además, junto al análisis de las causas y consecuencias del referido naufragio, a partir de la documentación examinada, hemos podido plantear algunas hipótesis acerca del siniestro y su posible emplazamiento.

Varias rutas son posibles, desde la historia marítima, para el estudio de un naufragio y todo el andamiaje institucional, naval y humano que sustentaba el sistema en el que se desarrollaba su navegación. Con el propósito de articular cada una de las piezas que conformaban el engranaje de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, en general, y de la formación de 1605, en particular, el camino elegido se ha fundamentado en una profunda investigación sobre los relatos, informes, cuentas y memoriales que se sucedieron a consecuencia del accidente. El resultado es una minuciosa inspección analítica que, de lo general a lo particular, transcribe las impresiones puntuales de los testigos en una amplia panorámica susceptible de ser extrapolada a otras investigaciones acerca de los navíos y las armadas durante la Edad Moderna.

Superando análisis superfluos o miradas interesadas sobre el naufragio como oportunidad de enriquecimiento y negocio, los estudios de historia marítima han de poner en valor los vestigios del pasado (por supuesto), pero también explicar y dar a conocer las profundidades que anegan los legajos, las complejas artes que emplearon los nautas y los invaluable adelantos tecnológicos que permitieron articular sobre el océano no sólo tesoros y personas, sino también las palabras, las ideas y los anhelos que han construido y hermanado nuestros pueblos en la península ibérica y en el continente americano.