

LA ARMADA GUARDACOSTAS DE ANDALUCÍA Y LA DEFENSA DEL ATLÁNTICO (1521-1550)

Esteban MIRA CABALLOS
Universidad de Sevilla

Introducción

El presente trabajo constituye la continuación de una pequeña ponencia que, bajo el título de «La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)» presentamos, en 1991, al II Congreso de Historia de Andalucía (1). En aquella ocasión, insistimos en el devenir de la Armada a lo largo de los cinco primeros años de su existencia, mientras que ahora lo hemos ampliado a toda la primera mitad del siglo XVI. Con el análisis de este periodo de tiempo es posible establecer ya conclusiones, con un mínimo rigor científico, sobre la actuación de esta Armada andaluza, su organización y su función.

Los umbrales cronológicos que delimitan este estudio implican un conocimiento casi total de la misma. La primera fecha señala el momento exacto en que aparece la Armada Guardacostas de Andalucía configurada ya como tal, es decir, formada por un grupo de navíos de guerra bajo esta denominación, recorriendo unas rutas concretas y cumpliendo unos objetivos muy definidos. El año 1550 no responde, en cambio, al fin de la Armada, sin embargo, su actividad fue desde entonces mucho menor. No podemos perder de vista que desde la tercera década del siglo XVI se habían comenzado a organizar las primeras flotas acompañadas de buques de guerra, circunstancia que se generalizó a partir de las Ordenanzas de Navegación del 18 de octubre de 1564, restando, pues, exclusividad a la Armada Guardacostas en la protección del tráfico atlántico.

Debemos decir, igualmente, que pese al nombre tan excluyente que tuvo esta armada no fue, sin embargo, la única dedicada a la guarda de las costas castellano-aragonesas, ni tan siquiera la única de Andalucía. Como es bien sabido, la defensa de la península Ibérica, en el siglo XVI, no podía solventarse con un sólo centro de operaciones ya que, como muy bien ha afirmado Ricardo Cerezo, había tres entidades geopolíticas perfectamente diferenciadas: en primer lugar, la castellano-cantábrica, que debía encargarse de la defensa de toda la cornisa noroeste; en segundo lugar la aragonesa, desde donde se debía proteger el Mediterráneo, y en tercer, y último, lugar, la andaluza, en cuya

(1) MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)», *Andalucía y América*. Córdoba, 1994.

capital, Sevilla, se centralizó la defensa tanto de los puertos del suratlántico peninsular como de las rutas seguidas por las flotas y navíos de las Indias (2).

Por otro lado, debemos advertir y justificar la denominación que hemos utilizado para esta Armada. Nosotros, por nuestra parte, no hemos dudado en atribuirle el apelativo de Armada Guardacostas de Andalucía por una serie de motivos suficientemente convincentes y que para nada resultan arbitrarios: primero, porque en la mayoría de los documentos de la época se la designa con el nombre de «Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía», que es como realmente se la conoció en el siglo XVI. Segundo, porque su marco de actuación estuvo siempre centrado en las costas andaluzas y, muy especialmente, en los trayectos de Sanlúcar de Barrameda a Cádiz y desde estos puertos a las islas Azores y a las islas Canarias. Y tercero, y último, porque los navíos, la artillería, la tripulación e incluso su financiación procedían, en todos los casos, de Andalucía.

En definitiva, nos parece indudable su carácter netamente andaluz, pues estuvo especialmente vinculada tanto a los puertos onubenses y gaditanos como a la propia Sevilla. Con todo, no debemos perder de vista que se trata de una armada de averías y que recibió otros nombres, a saber: Armada del Poniente, justificando su nombre exclusivamente en su marco de actuación al poniente con respecto a la Península Ibérica; Armada de Averías, utilizando como parámetro el impuesto que servía para financiarla y, finalmente, Armada Real del Océano y Armada de la Guarda de las Indias, ambos nombres igualmente inapropiados pues ni fue Real ni tuvo nunca como marco de actuación las Indias.

Su creación estuvo determinada, como veremos a continuación, por la presencia de piratas franceses en las costas de Andalucía, hecho que se repitió sin cesar desde los primeros viajes colombinos. Precisamente su erección, en 1521, coincidió con la masiva presencia de corsarios que desde estas fechas hubo en las costas andaluzas y portuguesas (3). No debemos olvidar que España, situada en la confluencia de los dos principales focos de corsarios del momento, la Berbería y Francia, se convirtió en polo de atracción de los piratas, que centraron sus actuaciones en el triángulo Madeira, Canarias y costa occidental de Andalucía, bien a la espera de los navíos que iban a las Indias o, preferentemente, de los que retornaban a la Península cargados de metal precioso. No debemos olvidar que los corsarios, en estas primeras décadas del siglo XVI, permanecieron por lo general en torno a las costas occidentales andaluzas, decidiéndose a cruzar el océano en muy raras ocasiones. No en vano, los primeros enfrentamientos de relevancia en el Nuevo Mundo no se produjeron hasta finales de la década de los veinte.

Así pues, la Corona, ante el riesgo que corrían los navíos que participaban en el comercio indiano que, por cierto, le interesaba bastante más que el peli-

(2) CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*, Ed. San Martín, Madrid, 1991, p. 117. Del devenir de esta armada andaluza no se conocían más que algunas referencias esporádicas de cronistas y de historiadores como Fernández Duro y Rumeu de Armas. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. T. I, Museo Naval, Madrid, 1972, pp. 425 y ss. y RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Piratas y ataques navales contra las islas Canarias*, T. I, Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, 1947.

(3) RUMEU DE ARMAS: *Op. Cit.*, T. I, p. 71.

gro que pudieran correr los puertos del sur de España, decidió la creación de la Armada Guardacostas de Andalucía.

Para finalizar con esta introducción creemos necesario advertir que la Armada no fue unitaria ni tuvo un solo momento de creación, sino que su aparición y desaparición fue casi anual, aprestándose en primavera y desarmandose en otoño, cuando el peligro corsario disminuía.

A continuación, y dado lo extenso del tema, nos centraremos en el análisis de algunos aspectos organizativos de esta armada, a saber: su financiación, las rutas, los navíos empleados, los objetivos y, para finalizar, haremos referencia a los problemas constantes que padeció para abastecerse de la artillería necesaria para «resistir a los corsarios».

La financiación de la Armada: la avería

La Armada Guardacostas de Andalucía, pensada para defender puntos críticos de la Carrera de Indias, se sufragó desde sus orígenes a través de una institución sobradamente conocida: la avería. Se trataba de un impuesto esporádico o eventual, de antiguos orígenes castellanos, que gravaba con un porcentaje las mercancías que iban o venían de las Indias a los puertos andaluces.

Pese a que este gravamen no era nuevo, sí es cierto que había caído en desuso en las últimas décadas del siglo xv, reapareciendo de nuevo en 1507. Precisamente en este año el genovés Niculoso Espínola cobró «la imposición del dos por ciento que se echó sobre el oro que viniese de Indias...» (4), para sufragar los gastos de mantenimiento de la flotilla que, al mando de Juan de la Cosa, estaba vigilando las costas andaluzas en espera de la flota de las Indias. Este dato aportado por el profesor Enrique Otte tiene gran importancia ya que hasta hace poco tiempo se había creído que la imposición no apareció hasta fechas mucho más tardías, oscilantes entre 1521 y 1543 (5).

Los costes de la Armada se repartían entre los mercaderes que eran los que habían pedido al Rey, en reiteradas ocasiones, la creación de una armada guardacostas. No debe extrañarnos que el pago de la Armada recayese, en un principio, sobre los comerciantes, pues había sido así al menos desde el siglo XIII, en que conocemos la existencia de auténticas sociedades de comerciantes destinadas a defender el tráfico marítimo. Sin embargo, está claro que la Corona maniobró con perspicacia al reimplantar este impuesto en vez de financiar la nueva Armada de las tercias del Reino como lo hacía, por ejemplo, la del Reino de Granada. No cabe duda de que la gran beneficiada de la Armada Guardacostas de Andalucía fue la Corona pues, a la sazón, era la principal interesada en que los navíos del Nuevo Mundo llegasen íntegros a Sevilla.

(4) OTTE, Enrique: «Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la avería de 1507». *Revista de Indias*, Madrid, 1963, p. 520.

(5) CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: «La avería en el comercio de Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, T. II, Sevilla, 1945, p. 535. ZUMALACÁRREGUI, Leopoldo: «Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI», *Anales de Estudios Económicos*, Madrid, 1945, p. 12.

Así, se estableció que la Armada se hiciese a costa «del oro y perlas y otras mercaderías, que viniesen de las Indias, y del Poniente, y de Canarias, y de las Azores, y de las islas Madeira y Berbería, a las ciudades de Sevilla, y Cádiz y Jerez de la Frontera, y las villas del Puerto de Santa María, y Sanlúcar de Barrameda, y Rota, y Chipiona, y los puertos del condado de Niebla, y Ayamonte, y Lepe y la Redondela» (6).

Pese a que en el texto tan sólo se alude a los productos que venían de fuera de Andalucía es evidente que también recayó sobre los que salían desde esos mismos puertos con destino a las Indias, muy a pesar de la oposición que mostraron los mercaderes (7). El porcentaje que supuso la avería osciló dependiendo de las necesidades defensivas de cada año, como podemos observar en las cifras aportadas en el Cuadro I que mostramos a continuación:

CUADRO I
PORCENTAJES DEL IMPUESTO DE LA AVERÍA

AÑO	PORCENTAJE
1521	1 %
1522	1 %
1523	5 %
1525	1 %
1528	1 %
1536	1 %
1542 (*)	6 %
1542	4 %
1543 (**)	4 %
1543	2,5 %
1543	0,5 %
1552	1,5 %
PORCENTAJE MEDIO	2,37 %

(*) Los porcentajes del año 1542 corresponden uno a principios de ese año y otro al mes de diciembre.

(**) Los tres datos de ese año 1543 corresponden, el primero, a principios, el segundo, a mediados y el tercero, a finales de ese dicho año.

(6) Real Cédula a todas las justicias, regidores y a todos los demás que a ella atañe, 6-IX-1522. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General 420, L IX, ff. 31v-34v. Por su parte Veitia Linaje, que debió tener la Real Cédula a la vista, la reprodujo en su libro casi literalmente, introduciendo tan sólo la palabra plata en el texto original, lo cual es explicable en función del momento posterior en que escribió. VEITIA LINAJE, Joseph de: *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, Buenos Aires, 1945, L. II, Cap. IV, p. 510.

(7) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Madrid, 22-I-1543. AGI, Indiferente General 1963, L. VIII, ff. 155-158v.

De los datos expuestas en este Cuadro I se puede deducir que pese a ser la media algo mayor al 2 por 100, la mayoría de los años la imposición se limitó al 1 por 100. Igualmente, observamos una fuerte oscilación interanual pues, en 1543, pasó del 4 por 100 a comienzos del año a tan sólo el 0'5 por 100 en los meses finales. El impuesto, pues, se adaptaba a las necesidades defensivas de cada momento, de forma que cuando se había financiado el grueso de los gastos el resto del año se continuaba pagando un reducidísimo porcentaje para acabar de cubrir por completo las necesidades de la Armada.

Pese a que los mercaderes tenían, al igual que la Corona, gran interés en la eficaz defensa de las costas, sus quejas contra la avería fueron constantes. Además, siempre hubo una gran resistencia por parte de los mercaderes a seguir pagando el dicho porcentaje cuando los rumores sobre la presencia de corsarios en las costas cesaban. Una de sus reivindicaciones más comunes fue, como ya hemos mencionado, que se tributase tan sólo de aquellas mercancías que viniesen de las Indias pero, en ningún caso, de las que saliesen de los puertos de Andalucía (8), propuesta que el Rey rechazó, reiterando la disposición para que se pagase la avería de todas las mercancías «que se trajesen o llevasen de levante y poniente» (9).

En otras ocasiones eran los grandes «señores» de Andalucía los que se oponían a que en su jurisdicción se cobrase la avería. Concretamente, en 1528, escribieron los diputados de la Armada a Su Majestad informándole que el conde de Ayamonte había organizado una armada propia para el cuidado de las costas de su Señorío y que, por este motivo, no quería que en su demarcación territorial se pagase el impuesto de defensa (10). Carlos V actuó con rapidez y energía ordenando a los responsables de la Armada que no se consintiese tal situación, y que en todos los señoríos, incluido el de Ayamonte, se pagase la avería (11). En los años sucesivos se convirtió casi en una norma enviar reales cédulas al duque de Arcos, al conde de Ayamonte, al duque de Medina-Sidonia, al duque de Béjar y al duque de Jerez entre otros, para que no mostrasen ningún tipo de impedimento al cobro de la avería en sus respectivos términos, pues sería «en gran deservicio de Su Majestad».

El impuesto de la avería se hizo extensivo a todos aquellos mercaderes andaluces que tuviesen relación con el comercio indiano. Muy pocos productos y muy pocas personas quedaron exentos de este gravamen pues, según expresión de la época, lo debían pagar todas las personas «privilegiadas y por privilegiar», porque de otra forma, según manifestó el Rey en 1536, habría fraudes «y serían tan pocas las rentas de avería que se debería crecer mucho el

(8) Carta de Luis Fernández de Alfaro a Su Majestad, Sevilla, 20-III-1535. AGI, Indiferente General 1092, N. 101. Carta del mismo a Su Majestad, Sevilla, 2-III-1535. AGI, Indiferente General 1092, N. 94.

(9) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Madrid, 21-VIII-1528. AGI, Indiferente General 421, L. XIII, ff. 346v-348.

(10) Real Cédula a los diputados de la Armada, Madrid, 12-IX-1528. AGI, Indiferente General 421, L. XIII, ff. 346v-348.

(11) *Ibidem.*

año venidero...» (12). Ya Céspedes del Castillo, que realizó un estudio sobre este gravamen, estableció un número determinado y muy concreto de productos a los que no se les aplicó el porcentaje de la avería, a saber: el «matalotaje» de los tripulantes, los caudales de los religiosos, armas o pertrechos y algún artículo de bajo precio y/o de primera necesidad (13).

Sin embargo, como veremos a continuación, no fueron éstas las únicas mercancías excluidas del pago de la avería. Precisamente en 1528 se inició un largo pleito, que duró más de dos años, entre los pescadores del Puerto de Santa María y Juan de la Torre, Alonso de Illescas y Alonso Hernández que a la sazón eran los diputados de la avería (14). Los pescadores defendían que no se les debía cobrar el impuesto del uno por ciento del pescado que capturaban en la cercanía de las costas de la Berbería como se les solicitaba desde hacía varios años. Los diputados argumentaban que entre los productos sometidos a la imposición estaban todos aquellos que viniesen de la Berbería, no obstante, los alcaldes del mar de la mencionada localidad presentaron unas probanzas en las que demostraron que no recibían ningún beneficio de la Armada Guardacostas de Andalucía porque los corsarios no solían llegar hasta aquellas costas. Tan sólo cuando se sentían perseguidos por los buques de la Armada se acercaban hasta allí, sin hacerles a ellos más daños sino «pedirles a veces algunas pescadas» (15). La sentencia fue fallada en 1528, a favor de los pescadores, siendo apelada por los diputados de mercaderes al Consejo de Indias que, en 1530, ratificó la sentencia inicial (16).

Por otro lado, no sólo había productos eximidos del pago sino también grupos humanos, así, por ejemplo, los mercaderes ingleses afincados en Andalucía no estuvieron sometidos al gravamen de la avería. Estos se quejaron al Rey en varias ocasiones afirmando que, contra lo dispuesto, los diputados les querían cobrar el impuesto. Sus protestas se centraban en dos puntos, a saber: primero, alegaban que eran amigos de los franceses por lo que no estaban expuestos a sus ataques. Y segundo, que no estaban en la zona de comercio que quedaba afectada por la avería puesto que Inglaterra, punto de destino de su comercio, no estaba «ni al levante ni al poniente» como decía la Real Cédula de la avería (17). El Rey los socorrió y apoyó, alegando que efectivamente sólo comerciaban de Andalucía hacia Inglaterra y no eran objetivo de los corsarios franceses, por lo cual dictaminó de manera tajante que no se les

(12) Carta de los diputados de la armada de averías a Su Majestad, 19-XI-1536. AGI, Indiferente General 1092, N. 196. Parece ser que la imposición llegó a recaer incluso sobre la mayoría de los pasajeros. Véase del VAS MINGO, Marta Milagros y NAVARRO AZCUE, Concepción: «El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI». *Actas del Congreso de Historia de los Descubrimientos*, T. III, Madrid, 1992, p. 608.

(13) CÉSPEDES DEL CASTILLO: *Op. Cit.*, pp. 550-551.

(14) Pleito entre los alcaldes de la mar del Puerto de Santa María y los diputados de mercaderes. Se inició el 20-VIII-1528. AGI, Justicia 727, N. 5.

(15) *Ibidem*. Pregunta 4.ª de la probanza.

(16) *Ibidem*.

(17) Respuesta a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Madrid, 13-VIII-1528. AGI, Indiferente General 421, L. XIII, pp. 264-264v.

aplicase la avería y que, incluso, se les devolviese lo que habían pagado hasta ese momento (18). Esta misma sentencia fue reiterada en 1538 en 1539 y, finalmente, en 1543, insistiéndose siempre en que bajo ningún concepto les fuese solicitado el porcentaje anual correspondiente a la avería (19).

Igualmente, el oro y las mercancías reales estuvieron sólo sujetas al pago de la avería entre 1521 y 1528 como muy bien ha afirmado Paul Hoffman (20). Después de esta fecha la Corona dejó de pagar la imposición pese a las reiteradas protestas de los comerciantes no sólo andaluces (21), sino incluso de la isla Española (22).

Asimismo, algunos de los puertos afectados por esta contribución quisieron eximirse de su tributación. En este sentido, conocemos un memorial conjunto de las villas de Lepe, Ayamonte y la Redondela, presentados ante el Consejo de Indias, en el que expusieron las causas por las que debían quedar exentos de dicho arancel. En concreto, la villa de Ayamonte expuso lo siguiente:

«que la tierra es estéril y no hay más trato que la viña e higuerales y que nadie iría a tratar allí si se pagase la avería» (23).

Sin embargo Carlos V, tras unos inicios dubitativos en los que dispuso que se discutiese en el Consejo de Indias si las causas alegadas por los representantes de estas localidades eran justas, ordenó, finalmente, que lo pagaran sin ningún tipo de dilación.

Este tributo se cobraba a través de recaudadores nombrados para tal efecto, por elección conjunta del juez de la Armada Guardacostas y de tres diputados de mercaderes. Además, existía un recaudador general que se encargaba de

(18) Real Cédula a Francisco Tello, Valladolid, 14-VIII-1536. AGI, Indiferente General 1962, L. IV, ff. 152-153. Real Cédula a Francisco Tello, Valladolid, 22-VIII-1536. AGI, Indiferente General 1962, L. IV, ff. 153v-154.

(19) Real Cédula a los diputados de la armada de avería, Valladolid, 16-IV-1538. AGI, Indiferente General 1962, L. VI, ff. 42-42v. Real Cédula al licenciado Francisco Tello, Toledo, 30-III-1539. AGI, Indiferente General 1962, L. VI, ff. 194-195. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Madrid, postrero-II-1543. AGI, Indiferente General 1963, L. VIII, ff. 173-173v.

(20) HOFFMAN, Paul E.: «El desarrollo de las defensas del Caribe en el siglo XVI y principios del XVII». *Influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1983, (pp. 15-35), p. 17. En las cuentas del tesorero de la Isla Española Pasamonte aparece uno de estos pagos de avería: descargo a Bartolomé Carreño de 12 pesos, 4 tomines y 1 grano «que parecía por fe de Diego Caballero escribano de la dicha Audiencia que por el presidente y oidores de ella fue acordado y mandado que los oficiales de Su Majestad diesen y pagasen a la avería de lo que se montase del oro que iba para Su Majestad en la nao del dicho Bartolomé Carreño, y que cumplieron los dichos 12 pesos, 4 tomines y 1 grano». AGI, Indiferente General 1205, N. 61.

(21) Respuesta a los oficiales de la Casa de la Contratación, Burgos, 8-II-1428. AGI, Indiferente General 421, L. XII, ff. 287-288v.

(22) Relación de los mercaderes de La Española, Santo Domingo, 1528. AGI, Santo Domingo 9, R. III, N. 27 ff. 34v-35.

(23) Real Cédula al consejo de Ayamonte. Madrid, 17-V-1537. AGI, Indiferente General 1962, L. IV, ff. 100v-101.

coordinar al resto de los cobradores locales siendo, evidentemente, el que respondía, en primera instancia, ante los diputados y el juez de averías y, en última instancia, ante el propio Consejo de Indias.

Este cargo estuvo desempeñado, entre 1523 y 1532, por el factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda y, a partir de ese último año, por Francisco Pérez, que ostentó el cargo de «receptor general de averías» (24). A su vez este recaudador general tenía poder para elegir y colocar subordinados en Sevilla, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y Jerez de la Frontera. Así, en Sevilla, en 1523, encontramos como recaudador de la avería a Diego de Aranda, hermano del que por aquel entonces era receptor general y factor de la Casa de la Contratación, por lo que parece evidente que se destinaba a tales puestos a personas de la entera confianza del recaudador general. En cambio, en Cádiz, hubo permanentemente dos recaudadores que, en 1538, eran Diego de Albo y Rodrigo de Molina (25), mientras que unos años después había sido sustituido el segundo por un tal Diego Pérez de la Fuente (26).

En esta última ciudad fueron frecuentes las fricciones entre el corregidor y los recaudadores de la avería, por lo que el Rey se vio obligado a recriminar, en múltiples ocasiones, a aquél para que favoreciese la recaudación del impuesto.

En el resto de los puertos donde se recolectaba la avería no hubo recaudadores expresamente colocados para tal efecto, por lo que la tarea quedó en manos de los alcaldes ordinarios a los que el Consejo de Indias, como medio de incentivar su interés, acordó que se les asignase un salario por el desempeño de esas funciones adicionales (27).

Navíos, rutas y objetivos de la Armada

A continuación, vamos a entrar en unos aspectos más relacionados con las actividades y estrategias de la Armada Guardacostas de Andalucía.

Comenzando por una cuestión técnica como es el tipo de veleros utilizados en la armada de Andalucía, debemos decir que fue principalmente la carabela, apoyada casi siempre por otros navíos. En cuanto al número de embarcaciones podemos decir que varió siempre en función de las noticias que circulaban sobre la presencia de corsarios en las costas andaluzas. A continuación mostramos el Cuadro II donde se señalan el número y el tipo de embarcaciones utilizadas por esta armada andaluza en el periodo cronológico analizado.

(24) Cuentas que se tomaron de la avería, S/F. AGI, Indiferente General 1093, R. 2, N. 17.

(25) Real Cédula a Francisco Tello, Madrid, 3-VIII-1538. AGI, Indiferente General 1205, N. 55.

(26) Real Cédula al Corregidor de Cádiz, Valladolid, 7-XII-1543. AGI, Indiferente General 1207, N. 19.

(27) Respuesta a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla y diputados de la armada, Madrid, 21-VIII-1528. AGI, Indiferente General 421, L. XIII, ff. 299-299v.

CUADRO II

NAVÍOS DE LA ARMADA GUARDACOSTAS DE ANDALUCÍA (1521-1550) (28)

AÑO	GALEONES	NAOS	CARABELAS	PATACHES	CARRACAS	BERGANT.	TOTAL
1521	---	---	3	---	---	---	3
1522	---	1	1	---	---	1	3
1523	---	2	2	---	---	---	4
1526	---	---	2	---	1	---	3
1535	?	?	?	?	?	?	4
1536	3	---	2	1	---	---	6
1537	---	1	3	---	---	---	4
1538	---	1	3	---	---	---	4
1539	1	---	---	---	---	---	1
1543	---	---	2	---	1	---	3
1544	?	?	?	?	?	?	4
1548	---	---	6	---	---	---	6
1550	---	4	2	---	---	---	6
TOTAL	4	9	26	1	2	1	51

Según se desprende de este cuadro la mayoría de las veces la Armada estuvo compuesta por cuatro navíos, y más raramente por tres o seis. Así, si exceptuamos el año 1539, en que sólo fue una embarcación, la Armada estuvo siempre formada por tres, cuatro o seis veleros, número que dependía tanto de los rumores que circulasen sobre la presencia de corsarios en las costas, como de la urgencia que hubiera en su despacho.

No obstante, se dieron años de extremo peligro en los que llegó a haber 12 embarcaciones en la guarda y custodia de las costas andaluzas pues, además de seis navíos de la Armada Guardacostas, hubo otra armada con otras tantas embarcaciones de refuerzo —seguramente procedente del Reino de Granada—. Igualmente, encontramos otros años en los que observamos justamente el punto opuesto, es decir, un único barco de armada, tal y como ocurrió en 1538, siendo capitán Hernando Blas, que partió con el objetivo de «limpiar todos los rincones de la costa, de los franceses» (29).

En cuanto al tipo de navío utilizado debemos decir que fue básicamente la carabela, ya que de un total de 43 embarcaciones en las que se especifica su tipo, 26 fueron carabelas, lo que supone un porcentaje de algo más del 60 por 100.

(28) Los años que no aparecen reflejados en el cuadro son aquellos de los que no hemos podido obtener ningún tipo de información sobre el número y el tipo de navíos que componían la armada. En 1535 y en 1544 conocemos el número total de navíos pero no su tipo concreto.

(29) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Valladolid, 29-III-1538. AGI, Indiferente General 1962, L. VI, ff. 31-31v.

Estas carabelas solían ir apoyadas por alguna nao o, más excepcionalmente, por algún galeón y/o carraca que, en realidad, no se diferenciaban estructuralmente de los navíos comerciales más que en su dotación material y humana, pues iban perfectamente artilladas —no como las comerciales, que eludían constantemente las Ordenanzas al respecto— y no portaban más cargamento que soldados y marineros. Solían ser propiedad de particulares, es decir, de comerciantes y armadores gaditanos o sevillanos, adquiriéndose por confiscación las embarcaciones más adecuadas que hubiera en esos momentos en los puertos, eso sí, remunerando a su propietario convenientemente por el tiempo de uso en la Armada.

En lo referente a las rutas y al marco de actuación de la Armada podemos decir que estuvieron muy bien definidas: en primer lugar, el trayecto Azores-Sanlúcar, acompañando a las naves que venían de regreso del Nuevo Mundo cargadas de mineral precioso. Qué duda cabe de que ésta era la principal misión que tenía encomendada la Armada andaluza, siendo su objetivo fundamental traer «en salvamento» a Sanlúcar de Barrameda estos buques. En estos años lo frecuente era que los navíos procedentes de las Indias esperasen en estas islas portuguesas la llegada de la Armada Guardacostas para cruzar con suficiente protección la zona más peligrosa de la travesía. En segundo lugar, las costas en torno al cabo de San Vicente y el trayecto de Sanlúcar a Cádiz, lugares donde con frecuencia aguardaban los corsarios a las flotas del Nuevo Mundo. Y en tercer y último lugar, la vía Sanlúcar-Canarias, protegiendo a las flotas que partían de Sevilla con destino a Indias porque, como bien afirmó Girolamo Benzoni, «hasta allí llega a la ida el camino peligroso» (30).

Realmente, con la vigilancia de estas rutas el Rey se aseguró una defensa relativamente eficaz de las flotas indianas, ahorrándose los gastos que suponían el mantenimiento de una armada permanente que acompañase a los navíos hasta el otro lado del océano. Era pues necesario elegir unos puntos concretos de vigilancia ya que, como explicó en 1540 Luis Sarmiento en una carta dirigida a Su Majestad, «la mar era tan larga que aunque se armasen mil naos era por demás pensar de poder estorbar que los franceses no enviasen sin armada a donde quisieren...» (31).

Queda suficientemente claro que, pese a que su lugar de vigilancia eran las costas andaluzas, lo que al Rey y a los comerciantes les interesaba no era la defensa de Andalucía sino la protección de la Carrera de Indias, que tan importantes ingresos reportaba tanto a las esquilmadas arcas reales como a los sufridos comerciantes. De manera que el objetivo que justificaba su creación

(30) BENZONI, Girolamo: *Historia del Nuevo Mundo*. Alianza Editorial, Madrid, 1989, p. 166.

(31) Carta del embajador Luis Sarmiento a Su Majestad, Sevilla, 12-I-1540. Archivo General de Simancas (AGS), Estado 372, N. 82. A partir de la década de los 50, por este mismo razonamiento de que «el mar era muy extenso», se pensó que más eficaz sería organizar flotas protegidas que organizar armadas guardacostas que raramente «topaban con los corsarios que en el mar andaban». Parecer de Bernardino de Mendoza, h. 1550. Archivo Histórico Nacional (AHN), Diversos, documentos de Indias 93.

lo podemos resumir en una frase que aparece en un documento de la época: «para que limpien de corsarios la costa y los resistan y ofendan y nuestros súbditos naveguen con seguridad...» (32).

El problema de la artillería

Una de las más graves carencias de esta armada guardacostas fue, sin lugar a dudas, la artillería y la munición, según se puso de manifiesto a lo largo de toda su andadura. Esto era debido a dos causas fundamentalmente: primero, a que la oferta fue siempre menor a la demanda y, segundo, a que debía ser traída de las ferrerías de Guipúzcoa y Vizcaya, por lo que llegaba a Sevilla en poca cantidad y a muy elevados precios (33). La documentación existente en los archivos referentes a esta escasez crónica de artillería en la Sevilla del siglo XVI son innumerables. Así, por ejemplo, resultaba prácticamente imposible vender en los puertos andaluces un navío si no estaba bien provisto de artillería, porque de no ser así el comprador «no encuentra en toda esta tierra artillería para el navío comprado» (34).

Ya en la temprana fecha de 1523, cuando apenas llevaba la Armada dos años de actividad, el conde de Osorno, a la sazón juez de la Armada, escribió al Rey lamentándose de que «la mayor falta que tenemos es de buena artillería» (35).

Hasta tal punto llegó a ser crítica la situación que Carlos V ordenó al mencionado juez que no hiciese ningún gasto en la Armada hasta que no tuviese certeza de que habría disponible la artillería necesaria porque, de lo contrario, los gastos serían en balde. Dado el interés del texto lo transcribimos parcialmente en las líneas siguientes:

«Y porque la principal cosa y más necesaria para la dicha armada es la artillería y sin ella no será de efecto alguno, estaréis advertido que no se hagan los gastos de la armada hasta que tengáis la certeridad (*sic*) de la artillería competente» (36).

Por otro lado, la artillería de bronce era muchísimo más provechosa para la Armada, sin embargo resultaba inútil pretender conseguir lombardas de este metal cuando ni siquiera era fácil obtenerlas de hierro. En un manuscrito de la época se entrevé perfectamente esta situación, advirtiendo que «en esta tierra

(32) Real Cédula al capitán Diego López de las Roelas, Valladolid, 10-IX-1548. AGI, Indiferente General 1964, L. XI, ff. 68v-69.

(33) CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1983, p. 27.

(34) Carta de los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla a Su Majestad S/F. AGI, Indiferente General 1092, N. 41.

(35) Carta del conde de Osorno a Su Majestad, Sevilla, 15-III-1523. AGI, Indiferente General 1092, N. 16.

(36) Real Cédula a Suárez de Carvajal, Madrid, 7-IV-1536. AGI, Indiferente General 1962, L. IV, ff. 59v-60.

toda no la hay ni aun de hierro para ir bien aparejadas, cuanto menos si se quiere buscar de bronce...» (37).

Debido a su coste, la tripulación cuidaba con celo tanto la artillería como la jarcia hasta el punto de que, si alguna pieza caía al río Guadalquivir, o incluso en aguas marinas poco profundas, intentaban por todos los medios recuperarla. En este sentido, conocemos la existencia de auténticos equipos de submarinistas, especializados en recoger la artillería de los fondos de los ríos y de las terrazas marinas poco profundas.

Uno de estos grupos de expertos trabajaba de manera permanente en el trayecto navegable del río Guadalquivir, es decir, desde Sanlúcar de Barrameda hasta el puerto de Sevilla (38).

En general, la solución más frecuente al problema de la artillería fue casi siempre la misma: pedirla a todos los capitanes que tuviesen sus naves en los puertos de Andalucía, bien bajo la promesa de una futura gratificación, o bien pagándoles una cantidad por cada día que se utilizasen (39). En caso de que no se consiguiesen las piezas necesarias para pertrechar la Armada, la Corona solicitaba ayuda de los señores de la alta nobleza para que la prestasen. De manera que las peticiones al duque de Medina-Sidonia, al duque de Arcos, al duque de Béjar, al marqués de Ayamonte y al marqués de Tarifa fueron continuas a lo largo de los cincuenta primeros años del siglo XVI.

Así, ya en 1522 se demandó a esta alta nobleza andaluza que prestase todas las piezas de artillería que pudiese, pues «había mucha falta para la armada» (40), reiterándose la misma petición en los años posteriores (41). A la vuelta de la Armada a Sanlúcar o a Cádiz el Rey ponía todo su empeño en devolverla íntegra, con vistas a que los préstamos se sucediesen siempre que fuese necesario. En el caso de haber perdido alguna pieza se indemnizaba al propietario inmediatamente, bien de los fondos de la avería, o, en caso de que no fuera suficiente, de la Real Hacienda, como ocurrió en 1538 (42).

Tampoco el salitre, tan necesario para fabricar la pólvora, era todo lo abundante que maestros y capitanes hubieran querido, por lo que la Corona se reservó para sí su explotación. De todas formas, era tanta la demanda desde todos los puntos del Imperio que a veces era la misma flota de las Indias o la Armada Guardacostas la que se encontraba sin posibilidades de abastecimien-

(37) Carta de Luis Fernández de Alfaro a Su Majestad, Sevilla, 17-II-1535. AGI, Indiferente General 1092, N. 92.

(38) Véase por ejemplo la Real Cédula a don Juan de Guzmán, Medina del Campo, 17-II-1532. AGI, Indiferente General 1961, L. II, ff. 161v-162.

(39) Puede verse a este respecto la Real Cédula a los maestros y capitanes de navíos que se emitió en Valladolid, 23-VIII-1537. AGI, Indiferente General 1962, L. V, ff. 127-127v.

(40) Carta de Su Majestad a la Duquesa de Medina-Sidonia, septiembre de 1522. AGI, Indiferente General 420, L. IX, ff. 35v-36.

(41) En el Archivo General de Indias, y muy especialmente en su sección de Indiferente General (legajos 419, 421, 1093, 1962, 1963, etc.), aparecen gran cantidad de cartas del Rey dirigidas a la nobleza andaluza solicitando de ella le preste su artillería. Véase también mi trabajo: *La Armada de la Guarda de las Costas... Op. Cit.*, pp. 87-88.

(42) Real Cédula a los oficiales de Sevilla, Valladolid, 23-VIII-1538. AGI, Indiferente General 1962, L. VI, ff. 102-102v.

to. Más concretamente, en 1537 el Rey tuvo que recurrir como solución extrema al salitre de Carmona, por lo que ordenó al corregidor de esta localidad que no pusiese impedimento alguno para que se sacase de su término, porque «había mucha necesidad para la armada que se había de proveer para la guarda de las costas andaluzas» (43).

Como es sabido, el salitre que abastecía las armadas y las flotas procedía, en esta primera mitad del siglo XVI, de distintos lugares, entre ellos de Almería; no obstante, su lejanía hacía que no siempre llegase en las condiciones y en la cantidad requerida. El salitre de Carmona era, en cambio, de mejor calidad pero más escaso, motivo por el cual sólo se extraía de estos yacimientos en caso de extrema perentoriedad.

Igualmente necesarias y escasas eran las ballestas, los arcabuces y las demás armas utilizadas para pertrechar los buques de guerra, hasta el punto de que, frecuentemente, había que recurrir al alquiler de ellas durante el tiempo que durase la Armada. A la vuelta, se procedía al pago de su alquiler así como al abono completo de aquellas que hubiesen sufrido algún deterioro o hubiesen quedado inservibles (44).

En este trabajo hemos intentado trazar un perfil de algunos aspectos organizativos de la Armada Guardacostas de Andalucía, dejando para otra ocasión el análisis de las misiones que se le encomendaron en este periodo.

No obstante, en este trabajo se apuntan ya las carencias crónicas de capital que padeció, lo cual se tradujo en una gran falta de medios. Sin duda, la escasez de artillería fue un problema que aquejó constantemente a la Armada, cuyos dirigentes se vieron obligados a solicitar del Rey las soluciones pertinentes. Igualmente, detectamos un número de navíos demasiado escaso que les obligó, en la mayoría de las ocasiones, a luchar con los franceses en inferioridad de condiciones.

Y para finalizar, otro de los problemas que más incidieron en la marcha de la Armada fue el carácter eventual que se le imprimió y que, sin duda, le perjudicó enormemente en sus actividades.

(43) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Valladolid, 24-III-1537. AGI, Indiferente General 1962, L. V, ff. 119v-120.

(44) Real Cédula al juez de Residencia de Sevilla, Valladolid, 28-IX-1536. AGI, Indiferente General 1962, L. V, ff. 3-3v.