

PAJUELO MORENO, Vicente. *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias.* Madrid, CSIC - Universidad de Sevilla - Diputación de Sevilla, 2021.

José Manuel Díaz Blanco

Universidad de Sevilla

Orcid: 0000-0002-5250-701X

Este libro nace de la Tesis Doctoral de su autor, Vicente Pajuelo Moreno, historiador formado en la Universidad de Extremadura, la Universidad de Cádiz y la Universidad de Lisboa. Así, muestra el admirable esfuerzo realizado a lo largo de varios años frente a los retos característicos de cualquier investigación de posgrado y también contra las dificultades específicas planteadas por la pandemia del coronavirus. El resultado final, una vez recorrido ese periplo, es una obra sólida e innovadora, que afronta con acierto problemáticas de notable complejidad y que constituye, en definitiva, una aportación muy relevante para mejorar nuestro conocimiento sobre la Carrera de Indias.

Esto último puede afirmarse no solo en virtud del inagotable repertorio de temas y datos levantados por la investigación, sino por su mismo enfoque, que me parece digno de una reflexión inicial. Durante mucho tiempo, hablar sobre la Carrera de Indias ha significado hablar, sobre todo, de comercio y fiscalidad regia. Tal vez hoy todavía siga siendo así. La evolución historiográfica del siglo XX llevó a preferir ópticas de perfil economicista, como las que pueden encontrarse en las obras de Earl J. Hamilton, Pierre Chaunu, Antonio García-Baquero o Antonio Miguel Bernal, por limitarnos a mencionar solo unos pocos autores clásicos. La prioridad que se concedió a lo comercial retrajo en buena medida el estudio de otras facetas esenciales de la Carrera, como la naval y la militar, a pesar de que su trascendencia y fascinación no dejaba de quedar patente en las investigaciones de grandes especialistas como Pablo E. Pérez-Mallaína o Fernando Serrano Mangas. La vocación de Vicente Pajuelo nació precisamente del magisterio de este último en la Universidad extremeña, tan lejos y tan cerca del mar. Considero justo decir, y creo no equivocarme al hacerlo, que el autor ha sido el mejor discípulo de Serrano Mangas y, como tal, el principal continuador de las líneas de trabajo que él desarrolló en obras indispensables como *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700* (Sevilla, 1985) o

Armadas y flotas de la plata (1620-1648) (Madrid, 1989). Por tanto, la aportación de este libro debe ponderarse dentro de una tradición de excelencia volcada sobre aspectos cruciales, pero menos transitados y explorados por la historiografía, de la Carrera de Indias.

La investigación comenzó con la indagación archivística, que solo puede calificarse como óptima. El autor podría haberse contentado con las pesquisas efectuadas en el Archivo General de Indias, amplísimas y exhaustivamente orientadas hacia Contratación y el Indiferente General. “Solo” con eso habría reunido fuentes documentales más que suficientes para escribir un buen libro sobre la materia. Sin el menor problema. No obstante, la lógica de los hallazgos le fue llevando de manera natural hacia otros repositorios, algunos más habituales en los estudios de Historia Naval y otros mucho más excepcionales. Además de que en la misma Sevilla trabajó en el Archivo de la Parroquia de Santa Ana, el de la collación trianera que agrupaba a tanta gente de mar, sus pasos llevaron a Vicente Pajuelo a Simancas, a Madrid (Museo Naval, Archivo Histórico Nacional, Biblioteca Nacional, Biblioteca del Palacio Real), a Lisboa (Archivo Nacional Torre do Tombo, Biblioteca Nacional, Biblioteca Central de la Marina), Ciudad de México (Archivo General de la Nación y Biblioteca Nacional) y al País Vasco, tierra inextricablemente unida a la Carrera de Indias, entre otras razones por la presencia de sus astilleros, en los que se fabricaron bastantes de los galeones que formaron parte de la Armada de la Guarda (Archivo General de Guipúzcoa, Archivo de Protocolos de Guipúzcoa, Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya, Archivo Municipal de Rentería).

Gracias a estas imponentes bases documentales, la obra profundiza en las estructuras de la Armada de la Guarda hasta cotas inusuales cuando no inéditas hasta la fecha. A ello contribuye la interesante estrategia investigadora. En vez de recopilar datos más o menos aleatorios de diferentes escuadras o de intentar un improbable vaciado sistemático de los fondos del Archivo de Indias, Vicente Pajuelo eligió centrarse en una armada en particular, la que comandó Luis Fernández de Córdoba en 1605, guiado menos por un interés en su individualidad episódica, que no sería escaso ciertamente, que por la voluntad de aprovechar su análisis para una propuesta posterior de generalización institucional. Esta estrategia, entre otras que también serían plausibles, es muy eficiente, y ha demostrado serlo en este caso, ante todo porque permite construir un corpus informativo coherente y manejable al mismo tiempo. Obviamente, sus retos principales se plantean por

el lado de la representatividad. No hubo dos armadas iguales y la de Fernández de Córdoba no deja de presentar algunas peculiaridades concretas. Las más significativas quizás residan en los aspectos financieros, puesto que se sostuvo sobre el asiento de avería firmado en 1603 por el hombre de negocios portugués Juan Núñez Correa, un breve paréntesis entre los asientos firmados por el Consulado de Cargadores a fines del XVI y en la primera mitad del XVII. No obstante, sus estructuras navales y militares estuvieron en la línea de la mayoría de armadas que cruzaron el Atlántico hasta principios del XVIII, de modo que la elección del caso de estudio resulta plenamente justificada y satisfactoria. Es más, entre las peculiaridades de la Armada de 1605 se halla su desastroso final, que permite adentrarse con pormenores en la importante temática del naufragio, algo que no siempre resulta posible.

El primer capítulo se adentra en los orígenes de la Armada de la Guarda y en varios de sus aspectos generales. Es una introducción excelente. En ella se nos habla tanto de la financiación y la organización como de las rutas seguidas por los galeones, pero sobre todo se deja una idea importante que clarifica la imprecisa cronología de la formación: la Armada de la Guarda, tal como la encontramos ya madurada en el siglo XVII, se creó en el decenio de 1590, vinculada a la firma de los primeros asientos de avería desde 1591 en adelante, justo al mismo tiempo en el que también tomaba forma la Armada del Mar Océano. Por tanto, fue la culminación de los diferentes ensayos para dotar de protección militar a los navíos mercantes de la Carrera ideados a lo largo del siglo XVI, antes y después de los conocidos hitos normativos de la década de 1560. La Armada de la Guarda comenzó así a operar en 1593, y no realizó su primer viaje completo entre España y el Caribe hasta 1594, a las órdenes del general Francisco Coloma. De ello se colige que la expedición de Fernández de Córdoba se asentaba sobre una primera década de experiencias directas acumuladas hasta 1605.

Los tres siguientes capítulos se centran ya en ella, en sus especificidades y detalles. En ese sentido, constituyen el núcleo fundamental de la obra. Entre todos plantean un esquema tripartito que atiende sucesivamente a los barcos, a la tripulación y a la experiencia naval; un esquema modélico, que deberán tener presente las investigaciones futuras sobre la materia. Cada uno de los aspectos se aborda desde una perspectiva doble que, según me parece, resume la forma de entender la investigación histórica de Pajuelo Moreno. En

primer lugar, se aclaran las cuestiones generales y las ideas centrales, pero a continuación, una vez establecidas éstas, se procede a un ejercicio de individualización en el que el autor demuestra una sorprendente sensibilidad hacia los detalles, perfectamente ejecutada con verdadera habilidad de orfebre. El magnífico epígrafe dedicado a los galeones demuestra por un lado que la armada de 1605 se nutrió de la actividad constructiva naval desarrollada por Felipe II en los astilleros vascos durante la década de 1590 bajo la responsabilidad de Antonio de Urquiola y, sobre todo, del capitán Agustín de Ojeda. El análisis podría haberse detenido aquí de forma completamente satisfactoria. No obstante, prosigue con un estudio individualizado de cada uno de los diez navíos de la armada, ocho galeones y dos pataches, ofreciéndonos las medidas de cada uno, sus expediciones anteriores y circunstancias varias. Quien conozca este tipo de documentación podrá hacerse una idea de la dificultad de allegar y sistematizar este tipo de información y valorar el enorme esfuerzo realizado por el autor.

El capítulo dedicado a la tripulación presenta un esquema que, de nuevo, podrá servir como modelo a seguir en el futuro por su claridad. El fascinante microcosmos humano que viajó en aquellos navíos va desfilando poco a poco ante el lector, ordenados según las categorías de plana mayor (capitán general, almirante, gobernador del Tercio y sargento mayor), gente de mar (capitanes, pilotos, maestros de raciones y marinería), gente de guerra (capitanes de infantería, entretenidos y los soldados y mosqueteros del Tercio), artilleros y maestros de plata. El repaso finaliza con una valoración de la masa salarial completa de la tripulación, cuyo seguimiento permite comprobar la jerarquía profesional por ganancias, así como determinar que su volumen global ascendió a casi 80.000 ducados, una cantidad astronómica equivalente o superior a los ingresos anuales de, por ejemplo, muchas de las casas nobiliarias españolas más importantes. Esta taxonomía resultaría completamente satisfactoria sin necesidad de añadir nada más, pero nuevamente nos encontramos con la perspectiva individual, que lleva al autor a introducir la técnica biográfica, no solo para el conocimiento de la plana mayor, como cabía esperar, sino también para los capitanes de mar, los pilotos y sus ayudantes, los capitanes de infantería, los entretenidos o los maestros de plata. Uno de los mayores placeres que brinda la lectura de esta obra es contemplar esa individualidad recuperada de aquellos oficiales medio de la

armada. Creo que nunca antes se había hecho un esfuerzo tan profundo para reconstruir los perfiles concretos, la historicidad, de aquellos hombres.

El último apartado es el más heterogéneo de todos. Recorre toda la experiencia naval de la armada de 1605, desde los preparativos hasta el naufragio y los posteriores intentos de localización y rescate. Eso incluye una atención equilibrada a los bastimentos, los pertrechos, la artillería, la estructura de los gastos, el viaje de ida, en el que el mayor contratiempo se vivió durante un enfrentamiento con varias urcas holandesas, la carga de los metales preciosos y el viaje de vuelta, convulsionado por la circunstancia del naufragio. En todas y cada una de estas cuestiones encontramos ese enfoque riguroso e inclinado al pormenor, siempre de agradecer y en ocasiones de un altísimo valor, especialmente en lo relativo a la reconstrucción de los gastos. La propuesta de análisis es espléndida. Distingue cuatro categorías -carenado, sueldos, bastimentos y pertrechos-; de cada una de ellas se aportan datos totales y desagregados por galeón, y su adición permite comprobar los gastos conjuntos de una armada. La de 1605 costó, según Pajuelo Moreno, más de 300.000 ducados. Cifra exorbitante, que explica las dificultades financieras que solían atravesar los administradores de la avería y las crecientes exigencias fiscales en torno a esta figura. Pero cifra que se explica sobradamente al saber que, al fin y al cabo, la armada de Fernández de Córdoba traía para el rey y los particulares más de 3.000.000 de ducados solo en metales preciosos.

Buena parte de esta plata jamás llegó a Europa. Se hundió en el Caribe, en un punto aún indeterminado, dentro de cuatro galeones que cayeron víctimas de una terrible conjunción: una fuerte tormenta, los recortes presupuestarios impuestos por Juan Núñez Correa y las prisas de la Real Hacienda por recabar sus fondos lo antes posible para pagar a los asentistas genoveses. La negociación con ellos dependía hasta tal punto del metal indiano que aquel episodio lamentable fue una de las razones principales que obligaron, entre otras, a decretar la suspensión de pagos de 1607. La búsqueda de los pecios (y de los tesoros sepultados en ellos) comenzó ya en 1606, pero nunca dio resultados apreciables. El océano es un sepulcro celoso. No obstante, la lectura de la obra de Pajuelo Moreno hace recordar la sensación que experimentó Carla Rahn-Phillips al estudiar el naufragio del galeón *San José*. Decía ésta que “el auténtico tesoro histórico que deja el *San José* como legado es el buque en sí y su tripulación. Sus historias nos permiten entrever cómo era aquella España que abarcaba todo

el Atlántico”. Lo mismo puede decirse de aquella tragedia cien años anterior a la del *San José*: el mayor tesoro, para nosotros, reside en la asimilación de la realidad histórica. Ese tesoro, invaluable, nos lo ha regalado la excepcional investigación de Vicente Pajuelo Moreno.