

LA RUTA OCEÁNICA SEVILLA-MANILA: PRINCIPALES PROBLEMAS EN LA ORGANIZACIÓN DE LAS ARMADAS DE SOCORRO A FILIPINAS DURANTE EL REINADO DE FELIPE III*

David Rodríguez Couto
Universidad Nacional de Educación a Distancia
<https://orcid.org/0000-0003-4462-4088>

Estas islas Philippinas de Vm^d están muy remotas i distantes de la Nueva España y Perú y mucho más de Castilla y rodeadas de muchos i grandes reinos de ynfielos enemigos de nuestra Sancta Fee¹.

La necesidad de socorrer las islas Filipinas a inicios del siglo XVII era un viejo problema que hundía sus raíces en el reinado de Felipe II. Desde que los españoles se habían asentado en aquel lejano archipiélago, la consolidación de sus posiciones, el desarrollo del comercio, la defensa y la expansión territorial hacia otros reinos aledaños dependió en gran medida de los recursos materiales y humanos que llegaban a cuentagotas desde Nueva España. Sin embargo, fue en el reinado de Felipe III cuando la necesidad de estos socorros se hizo mayor pues los holandeses afianzaron su presencia en el sudeste asiático logrando las primeras conquistas en las islas Molucas (Banda en 1599; Amboia y Tidore en 1605) y porque la Tregua de los Doce Años (1609-1621) no supuso el cese de los enfrentamientos entre los ibéricos y los holandeses en las Indias occidentales y orientales (Blumentritt, 1882: 22-37; Boxer, 1969: 106-127; Israel, 1997: 45-74; Emmer, 2003: 1-14; Murteira, 2020: 239-252). En este contexto de «guerra global» contra el enemigo nació la idea de socorrer las islas Filipinas directamente desde la Península Ibérica y con ello se albergó la esperanza de abrir una ruta oceánica entre Sevilla y Manila de indudable interés político-militar (defensa, conservación y reputación), religioso (la conquista espiritual), y comercial (el mercado de las especias) para la Monarquía Hispánica. En este trabajo analizamos la organización de las tres armadas de socorro que se intentaron enviar desde España a Filipinas en el reinado de Felipe III. La primera de estas armadas, a cargo de Ruy González de Sequeira, partió de Sevilla en marzo de 1613 y solo tres de las seis carabelas llegaron a Manila; las otras tres se dispersaron en la travesía y acabaron en las costas de Angola y Brasil². La siguiente armada, organizada en 1616, al mando de Alonso Fajardo de Tenza, ni siquiera levó anclas; y la última de estas armadas, organizada en 1619, cuyo capitán general fue Lorenzo de Zuazola, acabó naufragando en la bahía de Cádiz nada más zarpar (Fernández Duro, 1897: III, 363-364)³. Con este estudio queremos contribuir al conocimiento de un tema poco tratado por la historiografía, pues, hasta hoy día, solo contamos con la aportación que hizo Juan Gil, al incorporar estas armadas al hilo argumental de su obra dedicada al Pacífico (1989: II, 238-256), y con el reciente trabajo de Domingo Centenero de Arce, en donde analizó el contexto global y la política asiática de la Monarquía Hispánica que auspició estos socorros, identificando los factores comerciales favorables y contrarios a esta ruta oceánica (2019: 409-438). Así, desde una nueva perspectiva de la historia de la náutica, sustentada con datos de archivo, pretendemos ahondar en lo que consideramos los cuatro pilares básicos –la capacidad náutica, los recursos humanos y materiales, y la financiación– de este proyecto marítimo que estuvo situado en la vanguardia tecnológica y organizativa de la época, como otras ambiciosas empresas a larga distancia (Casado Soto, 2006a:

* El presente texto se inscribe en el Proyecto «El sudeste asiático bajo la influencia ibérica en el mundo, 1581-1668» (PID2019-107430-GB-I00).

¹ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Filipinas, 6, R. 9, N. 161 [s. f.]. Carta de Francisco Tello, gobernador de Filipinas, a Felipe III. Manila, 12-VII-1599.

² AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 180 v.-181 r. Orden de Felipe III a los oficiales reales de Buenos Aires para que paguen lo que se hubiera gastado en el apresto y despacho de las tres carabelas que arribaron a Brasil y Angola que iban al socorro de Filipinas. Madrid, 13-I-1614.

³ AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 342 r.-342 v. Real Cédula a Alonso Fajardo de Tenza, gobernador de Filipinas, avisándole de la pérdida de la armada. Madrid, 6-VI-1620.

16; Casado Soto, 2006b: 863-864). Además, al analizar los principales problemas transversales a la organización de estas armadas y al hacer un balance global de los importantes recursos que se movilizaron intentaremos ponderar la importancia de este proyecto en la política imperial de Felipe III.

CAPACIDAD NÁUTICA

A principios del siglo XVII la ruta transpacífica del famoso Galeón de Manila, conectada por vía terrestre con la ruta transatlántica de la Carrera de Indias, era la principal vía por donde llegaba la ayuda militar, económica y religiosa a las islas Filipinas. Al respecto, conviene recordar que, en 1591, se había prohibido el comercio directo de Asia con el Virreinato del Perú y, dos años después, con Guatemala (Valdés, 2012: 181). Aunque a partir de entonces algunos recursos del Perú llegaron a Filipinas vía El Callao-Acapulco⁴, esta ayuda estuvo limitada por las propias necesidades de la defensa de las costas del Virreinato por el costoso mantenimiento de la armada del Mar del Sur (Pérez-Mallaína; Torres Ramírez, 1987). La capacidad náutica para transportar desde Nueva España al archipiélago asiático la creciente necesidad de recursos –sobre todo bélicos– pronto demostró ser insuficiente. El tonelaje total de las flotas se limitó, salvo años puntuales en los que se organizaron socorros mayores aprovechando el relevo de gobernadores o para preparar la «jornada del Maluco»⁵, a no más de dos galeones que zarpaban anualmente desde Acapulco a Manila (Yuste, 2012: 201-202). Además, era una navegación muy larga, máxime si los recursos se enviaban desde España pues había que añadir el trayecto de Sevilla a Veracruz. Y todavía era una ruta azarosa pues hasta la segunda mitad del siglo XVII no adquirió estabilidad y seguridad, el llamado «dinamismo rutinario» (Yuste, 2012: 204). Prueba de ello es el balance que en 1613 hacía Felipe III para el período comprendido entre los años 1600 y 1612:

las desgracias que de doze años a esta parte an subçedido en las naos de la contratación con la Nueva España, son de manera que lo que se a perdido en ellas passa de ocho millones de hacienda y que la gente a sido tambien mucha, siendo la causa de todo el ser tan larga y prolixa la navegacion que de hordinario se detienen en ella cerca de çinco meses sin saltar en tierra⁶.

Ese mismo año de 1613 se preparó el primer socorro directo desde España a Filipinas. La idea de conectar Sevilla y Manila, por tanto, nacía de la necesidad de dar respuesta a estos problemas y se valió del corpus de conocimientos y experiencias ibéricas para emular el logro holandés de consolidar las dos rutas oceánicas directas posibles entre Europa y Asia: la de oriente, doblando el cabo de Buena Esperanza y la de occidente, atravesando el estrecho de Magallanes.

A) LA RUTA POR EL CABO DE BUENA ESPERANZA

El primer intento se realizó por la ruta del cabo de Buena Esperanza, usada por los portugueses desde finales del siglo XV para llegar a Asia –*Rota do Cabo* o *Carreira da Índia*– y que habían consolidado tras ochenta años de avances náuticos graduales (Arnold, 2021: 90-91). La unión de las Coronas ibéricas brindó la posibilidad a España de aprovechar el conocimiento náutico de los portugueses para este proyecto. De hecho, para esta navegación contaron con un derrotero de don Juan de Mendouça y otro de Gaspar Ferreira, piloto mayor de la Corona de Portugal impreso en Lisboa en 1612⁷. El problema era cómo consolidar aquella ruta para los castellanos. Por eso, en las instrucciones dadas a Sequeira, se insistió en que los marineros y pilotos castellanos embarcados «se ynstruyan y se hagan capaces de esta navegacion» y que mantuvieran una buena correspondencia «de manera que los portugueses vayan instruyendo en la navegacion a los castellanos». Tras doblar el cabo de Buena Esperanza navegarían por fuera de la isla de San Lorenzo (Madagascar), sin hacer escala en la India, con rumbo a Malaca, donde entregarían dinero y unos despachos al gobernador de la plaza, y de ahí partirían finalmente hacia Manila. Las

⁴ En 1608, por ejemplo, se ordenó al marqués de Montesclaros, virrey del Perú, que en los primeros navíos que salieran de El Callao destino a Acapulco cargaran 10 piezas de artillería para enviarlas a Filipinas. AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 76 v.-77 r. Felipe III al virrey del Perú. El Pardo, 8-XI-1608.

⁵ AGI, Patronato, 263, N. 1, R. 10. Relación de la gente de mar y guerra que iba en la armada de Filipinas, al mando del gobernador don Pedro de Acuña. Chapultepec (México), 14-V-1602; AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 33 v.-35 v. Cédula real de Felipe III al marqués de Montesclaros, virrey de Nueva España, para que provea a don Pedro de Acuña con toda la gente, armas, pólvora, municiones y dinero necesario para la empresa de Terrenate. Ventosilla, 4-XI-1606; AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 49 r.-50 v. Felipe III al marqués de Montesclaros, avisándole de la ida del nuevo gobernador de Filipinas, y para que mande levantar 300 soldados en aquellas provincias. San Lorenzo El Real, 7-VII-1607; AGI, México, 2487. Expedientes sobre el apresto de la armada que salió de Nueva España en socorro de las islas Filipinas. 1612; AGI, México, 2488. Expedientes sobre el apresto de la armada que salió de Nueva España en socorro de las islas Filipinas. 1617.

⁶ AGI, Filipinas, 329, L. 2, f. 170 r. Felipe III al gobernador de Filipinas. San Lorenzo El Real, 20-VI-1613.

⁷ AGI, Filipinas, 329, L. 2, f. 166 v. Instrucción dada al capitán general Ruy González de Sequeira. Madrid, 6-III-1613.

carabelas se quedarían en Filipinas para servir al gobernador y, cuando hubiera ocasión, Sequeira regresaría con el almirante y los pilotos por el mismo derrotero a Sevilla, «con tanta puntualidad y çterza que quede el viaje de yda y buelta de Philipinas muy conoçido y entendido»⁸.

B) LA RUTA POR LOS ESTRECHOS DE MAGALLANES Y DE SAN VICENTE

En 1616 se organizó un nuevo socorro en el que se empeñaron más recursos por las alarmantes noticias que llegaban del sudeste asiático. Aunque esta armada nunca zarpó, la intención era repetir la experiencia de la navegación por la ruta del cabo de Buena Esperanza⁹. Sin embargo, ese año se conoció el descubrimiento holandés del nuevo paso austral al sur de la Tierra del Fuego —el estrecho de Le Maire o de San Vicente como llamaron los españoles— y el presidente de la Casa de Contratación propuso enviar a la vez otra armada de socorro por el estrecho de Magallanes¹⁰. Claro que antes hubo que resolver el problema de la falta de praxis náutica de los ibéricos en aquella ruta organizando la empresa exploradora de los hermanos Nodal, cuya misión fue verificar el nuevo estrecho y actualizar la información náutica y cartográfica del de Magallanes. Pese a que la organización de esta compleja empresa se dilató hasta 1618, el exitoso resultado obtenido a su regreso, en 1619, marcó un punto de inflexión en la estrategia de los socorros (Rodríguez Couto, 2018: 293-320)¹¹. Entonces se decidió, según lo planificado¹², enviar por los pasos australes el nuevo socorro de 1619. Así, en las instrucciones dadas a Zuazola le ordenaron seguir el derrotero realizado por los Nodal hasta desembocar en el Mar del Sur y a partir de ahí seguir la estela de la expedición holandesa de Jacob Le Maire¹³. A pesar del grandísimo esfuerzo la armada no pudo estar preparada hasta diciembre y esto obligó a cambiar los planes de navegación pues con el tiempo tan avanzado se consideró más seguro doblar el cabo de Buena Esperanza¹⁴.

C) PILOTOS, MATEMÁTICOS Y COSMÓGRAFOS

Para guiar con seguridad los barcos y, en suma, para consolidar la ruta oceánica Sevilla-Manila surgió el problema —recurrente en las fuerzas navales españolas de la época— de hallar pilotos experimentados. Para la ruta del cabo de Buena Esperanza se buscaron pilotos portugueses prácticos en esa navegación, aunque no se descartó la contratación de pilotos extranjeros. En el socorro de 1613 fue necesario disponer, entre portugueses y castellanos, de ocho pilotos en total¹⁵; pero en 1616, con la organización de un socorro mayor, la búsqueda se amplió a holandeses¹⁶ —expertos en navegar a Asia— y también a ingleses, como fue el caso de los hermanos Baltasar y Melchor Home¹⁷. Se estimaron necesarios seis u ocho pilotos holandeses además de otros ocho portugueses y para encontrarlos se implicaron, entre otros, el presidente de la Casa de Contratación de Sevilla, el capitán general del Reino de Portugal y el arzobispo de Braga¹⁸. La

⁸ AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 163 r., 165 r., 165 v., y 166 r. Instrucción dada al capitán general Ruy González de Sequeira. Madrid, 6-III-1613.

⁹ AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 223 r.-229 r. Instrucción dada al capitán general don Alonso Fajardo de Tenza. San Lorenzo, 11-X-1616. Esta vez navegarían por «dentro» de la isla de San Lorenzo y podrían hacer escala en Mozambique (f. 227 r.).

¹⁰ AGI, Patronato, 33, N. 5, R. 2. Carta de Francisco de Tejada, presidente de la Casa de Contratación, al marqués de Salinas. Sevilla, 2-VIII-1616.

¹¹ Los Nodal y el cosmógrafo de la expedición, Diego Ramírez, elaboraron un memorial que presentaron al Consejo de Indias recomendando el uso de los estrechos australes frente a la ruta del cabo de Buena Esperanza para llegar a las islas Filipinas: AGI, Patronato, 33, N. 4, R. 5 (4): Derrotero desde Sanlúcar de Barrameda a las Filipinas yendo por los estrechos de Magallanes y de San Vicente, hecho por los capitanes Gonzalo de Nodal y Bartolomé García de Nodal, su hermano, y Diego Ramírez de Arellano, cosmógrafo. Madrid, 30-IX-1619 (copia en: AGI, Patronato, 263, N. 1, R. 11).

¹² «La principal causa de la misión destas caravelas se acordará VM⁴ que se halló presente que fue el asegurarnos con cierta noticia desta navegación para balernos della en los socorros del Mar del Sur, y especialmente en lo de Philipinas, pues el enemigo nos avia abierto por tierra mar el camino y supiera como agora se ubiera executado en embiar los socorros que se an tratado para Philipinas»: AGI, Chile, 165, L. 2, f. 183 v. Carta del presidente del Consejo de Indias, don Fernando Carrillo a Pedro de Marmolejo, presidente de la Casa de Contratación. Madrid, 16-VII-1619.

¹³ AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 326 r.-327 r. Instrucción dada al capitán general de la armada de socorro de Filipinas, don Lorenzo de Zuazola. Madrid, 19-X-1619.

¹⁴ AGI, Filipinas, 20, R. 13, N. 84 (28). Cédula real a Lorenzo de Zuazola, autorizándole el cambio de derrotero en su viaje, si los tiempos, los parajes y las personas expertas de la armada así lo aconsejasen. Madrid, 12-XII-1619.

¹⁵ AGI, Filipinas, 39, N. 4 (3). Asiento que se tomó con los pilotos que van a las Filipinas con socorro a cargo del general Ruy González de Sequeira. Sevilla, 23-III-1613.

¹⁶ AGI, Filipinas, 329, L. 2, f. 188 r. Orden de Felipe III al capitán general de la gente de guerra del Reino de Portugal, Antonio de Zúñiga. Madrid, 25-I-1616.

¹⁷ AGI, Filipinas, 340, L. 3, ff. 184 r.-184 v. Cédula real a Juan de Silva, gobernador de Filipinas, informando que se ha elegido a Baltasar y Melchor Home como pilotos de la armada que se envía de socorro a esas islas por el cabo de Buena Esperanza con el capitán general Alonso Fajardo de Tenza. Madrid, 13-I-1617.

¹⁸ AGI, Filipinas, 200, N. 14, ff. 64 r.-64 v. Carta de Antonio de Zúñiga, capitán general de la gente de guerra del Reino de Portugal, sobre las diligencias que está haciendo para buscar cuatro o cinco holandeses expertos en la navegación de

búsqueda de pilotos continuó en 1617 en los Países Bajos con la ayuda del archiduque Alberto¹⁹ ya con vistas al nuevo socorro que terminó de organizarse en 1619. Con todo, por falta de pilotos castellanos, otra vez se pidió al virrey de Portugal la participación de al menos ocho pilotos portugueses²⁰. En este apartado también es de destacar la labor sobre el terreno de tres personajes clave. Uno es el cosmógrafo Juan de Segura Manrique quien, aunque no participó en la organización de ninguno de estos socorros, pudo realizar en estos años un importante trabajo en Filipinas para trazar un camino con España y con las islas Molucas que facilitaría la llegada de los socorros²¹. Otro es el matemático Alonso Flores quien en el socorro de 1613 se encargó de hacer los derroteros y las observaciones de ida y vuelta del viaje²². Y, por último, el cosmógrafo Diego Ramírez de Arellano, que, tras su brillante trabajo en la expedición austral, sirvió de cosmógrafo y guía de la armada de Lorenzo de Zuazola²³.

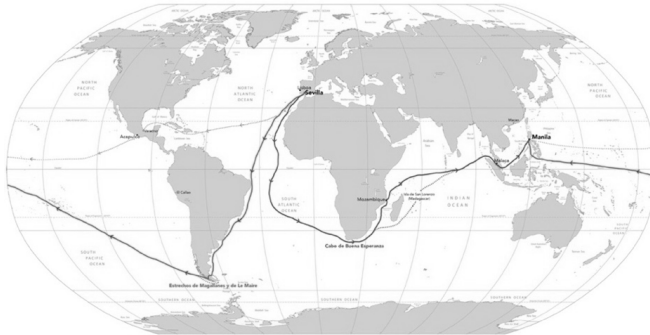


Figura 1. Ruta Sevilla-Veracruz-Acapulco-Manila. Ruta del estrecho de Magallanes y de Le Maire (1619). Ruta del cabo de Buena Esperanza (1613, 1616). Elaboración propia.

RECURSOS HUMANOS

Para los jefes de estas armadas –nombrados capitanes generales o generales– estos socorros no fueron empresas apetecibles por la incertidumbre de estas largas navegaciones y porque a los candidatos, escogidos entre los oficiales jefes de las fuerzas navales, tampoco les suponía un ascenso significativo en el escalafón militar²⁴. Por eso la Corona ofreció otros incentivos como fue el caso del cargo de gobernador de Filipinas dado al capitán general Alonso Fajardo²⁵.

Los almirantes propuestos para estos socorros –segundos al mando– sí tuvieron mejores expectativas de ascenso. El cargo fue ocupado por capitanes de mar con acreditada experiencia, escogidos por la Junta de Guerra de Indias, a los que premiaron con el título de almirante; sin

Filipinas por el cabo de Buena Esperanza. Lisboa, 2-VI-1616; AGI, Filipinas, 200, N. 16. ff. 67 r.-68 v. Carta de Vasco Fernández César a Juan Ruiz de Contreras, secretario del Consejo de Indias, sobre la orden que se le ha dado de buscar ocho pilotos, expertos en la Carrera de la India. Lisboa, 2-VIII-1616; AGI, Filipinas, 200, N. 46. ff. 172 r.-184 r. Correspondencia del marqués de Salinas con el arzobispo de Braga y Vasco Fernández César sobre un piloto portugués. [varias fechas: septiembre-octubre de 1616]; AGI, Filipinas, 200, N. 21 (1), ff. 89 r.-94 v. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruiz de Contreras, sobre buscar a seis u ocho pilotos holandeses expertos en la navegación de la India.

¹⁹ AGI, México, 2488. Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 19-VI-1617. La Junta de Guerra remite carta para el archiduque Alberto, encargándole busque seis u ocho pilotos para el estrecho de Magallanes y viaje de Filipinas por el cabo de Buena Esperanza. R: «Esta bien y la carta se haga por donde toca».

²⁰ AGI, Filipinas, 329, L. 2, f. 288 r. Cédula real al marqués de Alenquer, virrey de Portugal. Almada, 4-VI-1619; AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 287 v.-288 v. Real Cédula al marqués de Alenquer para buscar en Portugal ocho o diez de los pilotos más expertos. Almada, 4-VI-1619.

²¹ AGI, Filipinas, 340, L. 3, ff. 33 v.-35 v. Instrucciones a Juan de Segura Manrique, cosmógrafo, que va a Filipinas. Aranjuez, 1-V-1608; AGI, Filipinas, 27, N. 118. Carta de Juan de Segura Manrique [cosmógrafo de Filipinas] al rey, sobre la navegación de esas islas. Refiere en cuatro puntos la importancia de la ruta entre esas islas y España, también las Molucas, para que lleguen a ellas los socorros y se impida a los enemigos que se hagan dueños de aquellas partes. Probable, 17-III-1620.

²² AGI, Filipinas, 340, L. 3, ff. 90 v.-91 v. Cédula real al capitán Alonso Flores. Madrid, 17-II-1613.

²³ AGI, Filipinas, 340, L. 3, ff. 231 v.-232 r. Cédula real a Alonso Fajardo de Tenza, gobernador de Filipinas, recomendándole al capitán Diego Ramírez de Arellano, cosmógrafo y experto en navegación, a quien se ha encargado que haga observaciones, mediciones y derroteros durante el viaje a dichas islas. Salvatierra, 8-X-1619.

²⁴ En 1616, el mando de la armada de Filipinas fue rechazado por Juan de Salas, Luis de Silva y Antonio de Oquendo (Gil, 1989: II, 239-240).

²⁵ AGI, Filipinas, 340, L. 3, ff. 150 v.-151 r. Cédula real a los oficiales de la Real Hacienda de Filipinas. El Escorial, 10-X-1616.

podemos decir que los distritos o jurisdicciones donde se levantaron las compañías de infantería y donde se realizaron las levadas de marineros se concentraron en el sur y en el norte de la Península como puede observarse en el mapa (figura 2). Eran en el sur las zonas costeras del Algarve, Andalucía y Murcia, y en el norte el Reino de Galicia, el Principado de Asturias, y la jurisdicción de las Cuatro Villas. En estas zonas, por otra parte, es donde se desarrollaron los centros relacionados con la industria naval a lo largo del siglo XVII (Goodman, 1997: 18), entre las cuales, cabe destacar a Sevilla y a Lisboa como las dos grandes bases de la Península Ibérica en el suministro de marineros y soldados para las armadas. En total, en estos socorros, se intentaron transportar a Filipinas cerca de 3.000 soldados (2.957) repartidos en 23 compañías: 3 compañías con 350 soldados en la armada de 1613, 12 compañías con 1.600 soldados en 1616 y 8 compañías con 1.007 soldados en 1619. En el caso de la «gente de mar» en el conjunto de los socorros se movilizaron 1.512 efectivos (180, 600 y 732 en los años de 1613, 1616 y 1619 respectivamente). En el conjunto de las fuerzas navales, por ejemplo, solo el contingente previsto para el socorro de 1616 –2.200 efectivos de mar y guerra– equivalía a más del 80% (84,6) del total movilizado ese año por el conjunto de la armada del Mar Océano y las escuadras de galeras con base en España, Génova y Portugal (Fernández Duro, 1897: III, 364-367)³³.

RECURSOS MATERIALES

En el primer socorro de 1613 conviene señalar la importancia de los recursos aportados por el Reino de Portugal puesto que las seis carabelas empleadas en la armada de Sequeira fueron embargadas (a razón del 5% de intereses al año), aprestadas y artilladas en Lisboa antes de ser conducidas al puerto de Sevilla³⁴. Para la organización del socorro de 1616 el problema no fue tanto el disponer de más navíos y de mayor porte (ocho galeones y tres pataches) sino que la amenaza de una flota holandesa hizo que estos acabaran junto a los de la armada del Mar Océano y las galeras de España para bloquear el estrecho de Gibraltar³⁵. Para la organización del socorro de 1619 se volvió a confiar en los recursos de la armada del Mar Océano de donde se esperaban obtener al menos tres galeones. También se buscaron en el puerto hispalense buques en condiciones de navegar esta larga travesía³⁶ y las dos carabelas empleadas en la expedición de los hermanos Nodal se unieron a los seis galeones de la armada de Zuazola³⁷.

En cuanto a las importantes provisiones necesarias para estos viajes transoceánicos, además de los problemas comunes que se generaban con los transportes, los proveedores y el retraso de los pagos, hubo otros contratiempos. Por ejemplo, tras disolverse la armada de 1616 se guardaron sus provisiones en almacenes de Sevilla, pero cuando se quisieron usar para la organización del socorro de 1619 gran cantidad de estos géneros ya se habían estropeado por diversas causas³⁸. Además de todo esto, no debemos olvidar que paralelamente a estos socorros tuvieron que llevarse a cabo otros esfuerzos extraordinarios, como los socorros de Barlovento y Chile o la empresa exploradora de los Nodal, que comprometían los recursos disponibles. Por otra parte, recurrir al embargo de los navíos conllevaba otros costes añadidos que no debemos pasar por alto ya que dichos navíos se sometían a reformas importantes no solo para garantizar que salieran a navegar en las óptimas condiciones exigidas por tan largo viaje, sino que era necesario dotarlos de capacidad defensiva y ofensiva. Estas obras consistían, por citar las más comunes, en el carenado y aforramiento de los cascos, en construcciones de castillos, en apertura de puertas para la artillería o en la ampliación de los pañoles y las despensas. Por último, un factor positivo para tener en cuenta es que la década de 1610-1619 –en la que se enmarca cronológicamente la organización de estos socorros– es, con diferencia, la de mayor producción de los astilleros peninsulares (cerca de 32.000 toneladas) durante todo el siglo XVII (Goodman, 1997: 381), lo cual

2 ducados de ventaja a Andrés Navarro de Álava. Aranjuez, 12-XI-1616; AGI, Filipinas, 340, L. 3, ff. 155 v.-156 r. Cédula real señalando al capitán Mateo de Villerías [Solórzano] 50 ducados de sueldo al mes. El Escorial, 10-X-1616.

³³ 2.600 plazas de mar y guerra.

³⁴ AGI, Filipinas, 39, N. 4 (3). Asiento que se tomó con los pilotos que van a las Filipinas con socorro a cargo del general Ruy González de Sequeira. Sevilla, 23-III-1613; AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 154 r.-155 v. Felipe III al proveedor de la armada del Mar Océano, Fernando Alvia de Castro. Madrid, 19-I-1613; AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 155 v.-156 v. Felipe III al virrey de Portugal. Madrid, 19-I-1613; AGI, Filipinas, 340, L. 3, ff. 179 v.-181 r. Relación de las carabelas. Madrid, 24-XI-1616.

³⁵ AGI, Filipinas, 200, N. 135, ff. 460 r.-461 v. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruíz de Contreras. Sanlúcar de Barrameda, 2-I-1617; AGI, Filipinas, 200, N. 139, ff. 470 r.-475 r. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruíz de Contreras. Sanlúcar de Barrameda, 11-I-1617.

³⁶ AGI, Filipinas, 20, R. 13, N. 84 (4). Cédula real a Juan Ruíz de Contreras. Lisboa, 20-VII-1619.

³⁷ AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 284 r.-284 v. Felipe III a Juan Ruíz de Contreras. Madrid, 4-VI-1619.

³⁸ AGI, Filipinas, 20, R. 13, N. 84 (8). Relación de los bastimentos, pertrechos, armas y municiones que quedaron de la armada de Filipinas, que están en poder de Tomás Velázquez de la Cueva, tenedor de bastimentos de la avería. Sevilla, 4-VI-1619; AGI, Filipinas, 20, R. 13, N. 84 (1). Cédula real a Juan Ruíz de Contreras. Lisboa, 2-VII-1619.

significa una mayor disponibilidad de buques para la organización de armadas extraordinarias como estas.

FINANCIACIÓN

Aunque desde el siglo XVI los ibéricos contaban con una eficiente articulación de organismos y un aparato logístico en torno a las estructuras navales, derivado de la necesidad de defender y mantener unas rutas marítimas que conectaban las distintas partes de un imperio de dimensiones globales, esta capacidad no estuvo exenta de problemas, provocados por errores humanos y dificultades de financiación (Casado Soto, 2006b: 883-884). En ese sentido, como ha demostrado el estudio de David Goodman, la financiación naval española en el siglo XVII era lenta, poco eficaz y la incertidumbre en la previsión de los gastos navales era lo normal (1997: 65-104). Para hacernos una idea de la dimensión que tuvo el gasto de estos socorros en la Hacienda Real, según los cálculos realizados a comienzos de 1616, el apresto, los pertrechos, las armas, municiones y artillado de los ocho galeones –con un total de 150 piezas de bronce– junto a las pagas de sus dotaciones montaban 434.215 reales³⁹. Por supuesto, no faltaron problemas. Uno fue que, en 1616, cuando los propietarios de las carabelas embargadas para la armada de Sequeira todavía no habían cobrado y recuperado sus barcos, ningún otro propietario aceptaba un interés del 7% y no había quien prestara a menos del 9%, algo muy complicado de cumplir con el límite de presupuesto impuesto por el Consejo, como se lamentaba el presidente de la Casa de Contratación⁴⁰. Por otro lado, la desconfianza y las rivalidades existentes entre aquel presidente y el del Consejo de Hacienda entorpecía la financiación de estas armadas⁴¹. En todo caso, siempre se dependía de las remesas de plata procedentes de América⁴². Así, en 1616, con la deseada llegada de la flota de Nueva España se pudo disponer de 200.000 ducados⁴³.

Sin embargo, esta flota fue desviada a Lisboa por motivos de seguridad, y el transporte terrestre hasta Sevilla de este dinero sufrió diversos contratiempos⁴⁴. En enero de 1617, el cálculo de los gastos realizados en la armada se estimaba en 600.000 ducados⁴⁵. Finalmente, la suma llegó a superar los 620.000 ducados, por lo que en Madrid se culpó al presidente de la Casa de Contratación de no prever este descuadre y de no avisar del acrecentamiento de los gastos⁴⁶ generándose una agria polémica entre aquel y el presidente del Consejo de Hacienda⁴⁷. En suma, para financiar los socorros se recurrió a múltiples fuentes: al asiento con particulares, a los ingresos de la Cruzada, al de la Avería, al arca de difuntos y, sobre todo, esperar a las remesas de metales preciosos que llegaban de América. En proporción con el total de lo presupuestado y el número de barcos de la flota de alta mar (armada del Mar Océano en Sevilla y Lisboa) para los respectivos años, tenemos que, en 1613, el número total de barcos en servicio eran 21 con un presupuesto de 300.000 ducados; la armada de Sequeira con 6 barcos representaría el 28,5% del total de la flota; en 1616, la armada de Fajardo con 11 barcos representaba más de la mitad del total de la flota –casi un 65% (64,7)– y todo su presupuesto; en 1619, con 26 barcos en servicio y un presupuesto de 480.000 ducados, los 8 barcos representaban el 30,7% del total de la flota y más de la mitad del presupuesto total (66,6%) (Goodman, 1997: 382)⁴⁸. Sabemos que al concluir la organización de la armada de Alonso Fajardo los gastos habían ascendido a más de 620.000 ducados. Con la organización del socorro de 1619 hay que sumar, al menos, otros 197.645 ducados de la compra de 8 galeones. Si hacemos un cálculo bastante prudente, solo entre 1616-1619 el costo que supuso

³⁹ AGI, Filipinas, 20, R. 13, N. 84 (9). Relación de los maravedíes que son menester para armar los 8 navíos que han de ir de armada, con 1600 infantes, a las islas Filipinas y que han de llevar 150 piezas de artillería de bronce. Sevilla, 25-I-1616.

⁴⁰ AGI, Filipinas, 200, N. 13, f. 60 r. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruíz de Contreras. Sevilla, 30-I-1616.

⁴¹ AGI, Filipinas, 200, N. 127, ff. 430 r.-440 v. Cartas de Francisco de Tejada a Juan Ruíz de Contreras. Sanlúcar de Barrameda y Sevilla [diciembre de 1616].

⁴² AGI, Filipinas, 329, L. 2, ff. 202 r.-204 r. Felipe III al presidente de la Casa de Contratación. Aranjuez, 2-V-1616.

⁴³ AGI, Filipinas, 200, N. 120 (1). Carta de Fernando Alvia de Castro a Juan Ruíz de Contreras. Lisboa, 14-XII-1616.

⁴⁴ AGI, Filipinas, 200, N. 123, ff. 419 r.-421 r. Carta de Fernando Alvia de Castro a Juan Ruíz de Contreras sobre dinero de Lisboa para Filipinas. Sevilla, 17-XII-1616.

⁴⁵ AGI, Filipinas, 200, N. 125 (1). Carta de Melchor Maldonado, tesorero de la Casa de Contratación, a Felipe III. Sanlúcar de Barrameda, 4-I-1617.

⁴⁶ AGI, Filipinas, 200, N. 146, ff. 494 r.-497 v. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruíz de Contreras sobre cargos por los gastos de la armada. Sevilla, 24-I-1617.

⁴⁷ AGI, Filipinas, 200, N. 148, ff. 500 r.-512 v. Carta de Francisco de Tejada a Juan Ruíz de Contreras sobre problemas con Fernando Carrillo. Sevilla, 31-I-1617.

⁴⁸ Tabla 5. «La flota de alta mar, la planeada y la real (1613-1670)». En 1607, la asignación anual de la flota atlántica se estableció en 500.000 ducados (alrededor del 5% de los gastos totales del Tesoro). Desde 1612 esa cantidad se redujo casi a la mitad: 300.000 ducados. A partir de 1616, se aumentó la asignación a 400.000 ducados y se concedieron 100.000 ducados para la construcción de barcos. Desde 1618 la flota oceánica recibió 480.000 ducados y 30.000 ducados para la construcción de barcos (71-72). Véanse también las cantidades presupuestadas anualmente en el estudio de Ildefonso Pulido Bueno (1996: 224).

para la Hacienda Real la empresa del socorro de Filipinas superó la desorbitada cifra de 817.645 ducados. La suma total del presupuesto para la flota de alta mar de estos tres años (1616-1619) fue de 1.580.000 ducados; con lo cual el costo del socorro a Filipinas representa algo más de la mitad de ese total (51,7%). Sin disponer de unas cifras totales del gasto de la armada de Sequeira, (sabemos que se habían gastado 30.750 ducados del apresto y préstamo de las 6 carabelas), podemos ofrecer una cifra redondeada de 850.000 ducados.

CONCLUSIONES

Valorando en conjunto los tres socorros podemos hacer un balance de seis años (1613-1619) de prolongado esfuerzo organizativo, en donde resulta evidente que aquella navegación transoceánica representó un gran desafío para España.

Para guiar con seguridad las naves e intentar consolidar el camino marítimo entre Sevilla y Manila, tanto por la ruta oriental del cabo de Buena Esperanza como por la ruta occidental de los estrechos australes, no solo fue necesario recurrir al conocimiento náutico de los pilotos portugueses, también fue necesario buscar y contratar extranjeros, principalmente holandeses. La operatividad de estas estructuras navales dependió de la movilización de muchos hombres de mar y de poner a su servicio abundantes recursos materiales procedentes en su mayor parte de otras flotas atlánticas. A esto hay que sumarle los problemas derivados de la ayuda militar que se quiso transportar al lejano archipiélago –principalmente soldados, municiones y armas– que complicó aún más la costosa financiación de esta empresa, sin olvidar, el alto precio que hubo que pagar en vidas humanas con el naufragio de la armada de 1619.

Pese a que las cifras que podemos ofrecer aquí son parciales consideramos que son suficientes para medir, o al menos aproximarnos a la importancia que tuvo este proyecto en la política imperial de Felipe III. A la vista de estos datos podemos decir que estos socorros fueron una de las más ambiciosas ideas llevadas a cabo en el reinado de Felipe III y que, en contra de lo dicho por la historiografía tradicional, revela una estrategia y la clara iniciativa de este monarca ante los retos globales de su tiempo.

En ese sentido, esta apreciación está en la misma línea del reciente estudio de Centenero de Arce, en donde, entre otras cosas, demuestra cómo la Corona vio en la propuesta de la ruta oceánica entre Sevilla y Manila una oportunidad para reforzar las posiciones españolas en el sudeste asiático y para sanear la Real Hacienda (2019: 417, 437). Ahora bien, tras analizar aquí los principales problemas organizativos de estos socorros creemos necesario matizar la afirmación que hace ese mismo autor, de que el más importante de los factores para el fracaso de esta ruta oceánica fue la resistencia mostrada por las élites manileñas y las novohispanas, por miedo a perder el importante comercio del Galeón de Manila (Centenero de Arce, 2019: 437-438).

No podemos obviar los cuatro pilares básicos que hemos analizado –la capacidad náutica, los recursos humanos, los materiales, y la financiación– en los que se sustentaba este y cualquier otro proyecto marítimo, porque no cabe ninguna duda de que fueron factores decisivos para estos socorros, como lo habían sido también para hacer posible la expansión ultramarina, el mantenimiento de las rutas marítimas y para las más ambiciosas empresas a larga distancia (Casado Soto, 2006a: 17-18; Casado Soto, 2006b: 866). Por eso la organización de estas armadas fue parte fundamental de la política naval de la Monarquía Hispánica en la segunda década del siglo XVII y, particularmente, en la estrategia ideada en el reinado de Felipe III para la defensa y la evangelización de las islas Filipinas, clave en la conservación de las posesiones ibéricas en el sudeste asiático y el Pacífico. Todo ello, sin olvidar que el objetivo de estas armadas no solo era el transporte de recursos materiales y humanos a las lejanas islas Filipinas. En estas armadas también se depositó la esperanza de abrir una nueva ruta comercial que uniera la Península y el archipiélago asiático, convirtiendo a Sevilla en terminal y almacén de las estimadas mercancías orientales.

REFERENCIAS

- ARNOLD, D.: *La Era de los Descubrimientos (1400-1600)*. Madrid: Alianza Editorial, 2021.
- BLUMENTRITT, F.: *Filipinas. Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII, bosquejo histórico*. Madrid: Impr. de Fortanet, 1882.
- BOXER, C. R.: *The Portuguese seaborne empire: 1415-1825*. London: Hutchinson, 1969.
- CASADO SOTO, J. L.: «Barcos para la guerra: soporte de la Monarquía Hispánica», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos* 5, 2006a, pp. 15-53.
- CASADO SOTO, J. L.: «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: los barcos de los Austrias». E. GARCÍA HERNÁN; D. MAFFI (eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica: Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*. Madrid: Fundación Mapfre-CSIC, 2006b, pp. 861-889.

- CENTENERO DE ARCE, D.: «La política asiática de Felipe III: los Intereses cruzados de los socorros a Filipinas (1610-1624)», *Historia* 52 (2), 2019, pp. 409-438. [<https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942019000200409>]
- EMMER, P.: «The First Global War: the Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the new World, 1590-1609», *e-Journal Portuguese History* 1, 2003, pp. 1-14.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Historia de la Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Vol. 3. Madrid: Impr. Sucesores de Ribadeneyra (9 volúmenes, 1895-1903), 1897.
- GIL, J.: *Mitos y utopías del descubrimiento: El Pacífico*. Vol. 2. Madrid: Alianza (3 volúmenes), 1989.
- GOODMAN, D.: *Spanish naval power, 1589-1665: reconstruction and defeat*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- ISRAEL, J.: *La república holandesa y el mundo hispánico*. Madrid: Nerea, 1997.
- MURTEIRA, A.: «Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII», *Vegueta* 20, 2020, pp. 239-252.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.; TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.
- PULIDO BUENO, I.: *La Real Hacienda de Felipe III*. Huelva: El autor, 1996.
- RODRÍGUEZ COUTO, D.: «El poder está en el mar: La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619)», *Obradoiro de Historia Moderna* 27, 2018, pp. 293-320. [<http://dx.doi.org/10.15304/ohm.27.5048>]
- VALDÉS, V.: «La importancia de la plata novohispana en Asia». M. C. BARRÓN (coord.), *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana, 2012, pp. 179-197.
- YUSTE, C.: «El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica». M. C. BARRÓN (coord.), *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana, 2012, pp. 199-222.