



Universidad de Valladolid

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Historia

**La sal americana de Araya, acometida contra
la hegemonía española.**

Álvaro Díez Abril

Tutor: Jesús Varela Marcos

Curso: 2017-2018

Resumen

Bajo el contexto de la Guerra de los Ochenta Años (1568-1648), Felipe II impone el bloqueo comercial a las Provincias Unidas. Ello impulsa a los holandeses rebeldes a la búsqueda de nuevas fuentes de sal, fundamentales para su economía, ocupando la Península de Araya (Venezuela) famosa por sus salinas, en la última década del S. XVI. Felipe III debe afrontar la amenaza que supone este hecho para la hegemonía española en América, mandando crear la Armada de Barlovento. A continuación, expondremos los hechos que conducen a ésta coyuntura, y el camino a seguir que toma la monarquía hispánica.

Palabras Clave: Guerra de los Ochenta Años, Barlovento, Araya, salina, holandeses rebeldes, sal, Luis Fajardo.

Abstract

In the context of the Eighty Year's War (1568-1648). Felipe II impose a trade embargo to the United Provinces. It boost the Dutch Rebels in the searching of new salt sources, essentials for their economy. Occupying the Araya peninsula (Venezuela) in the last decade of XVI century, known for its salt mines. Felipe II should face the threat that this fact means to the Spanish hegemony in America, ordering the creation of the Barlovento Army. Next, it will be displayed the facts that lead to this situation, and the way to go which the Hispanic Monarchy takes.

Key words: Eighty Years'War, Barlovento, Araya, salt mine, dutch rebels, salt, Luis Fajardo.

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN	4
2.- BLOQUE A:	
I. Las costas venezolanas y su entorno en el s. XVI	5
II. Contexto geopolítico de la Península de Araya	8
III. Contexto político y económico de España y de las Provincias Unidas ...	10
3.- BLOQUE B:	
I. Los holandeses atraviesan el Océano Atlántico	14
II. La ocupación y explotación de Araya	15
III. La política rebelde de Araya	16
IV. Inicio de la correspondencia entre gobernadores y rey	20
V. El negocio de la exclusividad comercial española	22
4.- BLOQUE C:	
I. Posibles soluciones al problema de Araya	24
II. La marina durante la segunda mitad del S. XVI	30
III. El deplorable estado de la armada española a comienzos del S. XVII ...	33
IV. La misión a la Península de Araya	35
V. Informes de Fajardo posteriores a la misión	40
5.- CONCLUSIONES	41
6.- FUENTES DOCUMENTALES	44
7.- BIBLIOGRAFÍA	45
8.- RECURSOS ELECTRÓNICOS	46
9.- ANEXO	47

Introducción

Mediante el trabajo aquí presente, he pretendido realizar un análisis sobre la pérdida progresiva de la hegemonía comercial y marítima española en América, que arranca a finales del S. XVI y principios del S. XVII. Para ello, he querido relacionar este asunto con el problema de las salinas de Araya (Venezuela), como primer hecho importante que marcará un comienzo en la paulatina pérdida de control de la monarquía hispánica sobre sus dominios americanos.

El motivo de mi elección, fue la propuesta del doctor Varela Marcos acerca del tema, pretendiendo realizar una síntesis de toda la información recabada, para poder ofrecer de ésta manera una herramienta útil a la hora de su consulta.

Para la realización del trabajo, he tenido como obra de referencia la tesis del doctor Varela (1980), así como diferentes fuentes bibliográficas y dos mapas gráficos, a las cuales he tenido acceso mediante portales informáticos de relevancia en el ámbito de la investigación, tales como CSIC o Dialnet, debido a la dificultad de acceder físicamente a ellos. Si bien, mucha de la bibliografía consultada hacía referencia a la primera obra citada, con lo cual la variedad de fuentes no es muy amplia.

La sal americana de Araya, acometida contra la hegemonía española.

BLOQUE A

Las costas venezolanas y su entorno en el S. XVI¹

En el año 1498 Cristóbal Colón avistará por primera vez las costas del actual territorio que hoy en día conocemos como Venezuela. Pocos años después, la monarquía hispánica comenzará su expansión por el nuevo territorio descubierto, fundando ciudades y puertos para favorecer la explotación de las materias primas del posteriormente bautizado como Nuevo Mundo, en contraposición del Viejo Mundo que representaba el resto de continentes conocidos en la época precolombina.

Al igual que como ocurría en los otros territorios a ocupar, la misión era más fácil o más dificultosa en según qué lugares, dependiendo de factores determinantes como el clima, las materias primas disponibles, así como el carácter de la población autóctona del lugar, si es que existiese.

La provincia de Tierra Firme

El territorio venezolano se unirá a las localizaciones por dominar con menos demanda de población española. Esto se debe a que, las tierras de la actual Venezuela, eran ricas en numerosas materias primas típicas del Nuevo Mundo, que en Europa no se

¹ El sistema de citas seguido para el presente trabajo se ha basado en las normas de publicación de la Revista de Estudios Colombinos, publicada por el Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía.

sabía ni siquiera que existían antes de la época colombina. Por tanto, no se labraron un reconocimiento y por ello una demanda entre la población occidental colonizadora hasta pasados muchos años de convivencia, incluso siglos, de una manera o de otra, entre la población local y los españoles, los cuales irán aprendiendo una serie de pautas a la hora de utilizar o de consumir muchas de las nuevas materias primas que, como decíamos anteriormente, en España y en el resto de Europa eran desconocidas.

De ésta manera entendemos como productos abundantes en las tierras de la actual Venezuela y circundantes como el añil, el cacao o el tabaco, no fueran de interés hasta tiempo después de su descubrimiento. Los españoles durante los inicios de la ocupación de los nuevos territorios, siempre priorizaron en dominar los territorios en donde el oro o la plata abundaran, en detrimento del resto. Cabe destacar que a todos estos territorios a los que nos referimos, se les conocerá como la provincia de Tierra Firme.

Sumado a una población indígena beligerante, el territorio venezolano se verá gravemente afectado en cuanto a número poblacional en sus diferentes ciudades a lo largo de la costa, presente esta baja densidad a finales del S. XVI y comienzos del S. XVII, época en la que principalmente nos centraremos en nuestro trabajo.

Las Islas de Barlovento

No nos podemos olvidar de las conocidas con el término de Islas de Barlovento, las cuales se fundamentarían en las que hoy en día conocemos como Pequeñas Antillas, aunque esto no sea del todo cierto, como veremos más adelante. La importancia de estas islas va a tener pie en que se traducen como la entrada hacia el Mar Caribe desde la corriente marítima pionera en las expediciones al Nuevo Mundo, la corriente de Canarias.

Formarán, por tanto, junto con las costas del norte de Tierra Firme, una puerta de acceso estratégicamente relevante para acceder al Nuevo Mundo mientras sólo se conocía la corriente de Canarias, siendo éstas islas y éstas costas mencionadas, lo primero que se encontraba todo aquel navío llegado desde el Viejo Mundo. De haber sido eficientemente

ocupados estos territorios, podrían haber supuesto la “aduana” donde controlar a todo aquel barco que quisiera acceder a América, pero estas islas siguieron el mismo camino que Tierra Firme en cuanto a su nefasta colonización en comparación con otros territorios, debido a causas muy similares.

Como decíamos anteriormente, el concepto de Barlovento será ambiguo, pues según quién, y en qué contexto, podemos ver como hay diversas aceptaciones de lo que por Barlovento se entiende. De ésta manera nos encontramos con el Barlovento traducido en una unión de dichas Islas de Barlovento mencionadas anteriormente con la costa perteneciente a Tierra Firme inmediatamente al sur de las mismas.

En ocasiones con un Barlovento entendido como la unión de todas las Antillas, tanto las Pequeñas Antillas como las Antillas Mayores, o por otro lado las Islas de Barlovento formadas exclusivamente por dichas Pequeñas Antillas. Podemos observar como D. Luis Fajardo, capitán general de la Armada Real del Mar Océano, contemplará el término de dos maneras diferentes, en contraposición de las costas venezolanas².

Es por tanto que, con el propósito de diferenciar las Pequeñas Antillas de Tierra Firme, así como del resto de las Grandes Antillas y no causar ningún tipo de confusión, desgajaremos el término de Barlovento³, con el objetivo de facilitar la comprensión del texto y de diferenciar dicho conjunto de islas que forman una línea norte-sur separando intermitentemente las aguas del Caribe del Océano Atlántico, referidas de aquí en adelante como Islas de Barlovento, frente a las costas de Tierra Firme inmediatamente al sur de susodichas islas.

² VARELA MARCOS (1980), p. 24

³ *Ibidem* pp. 20-26

La incapacidad española de dominación territorial

La no dominación efectiva en su debido momento tanto de las costas de Tierra Firme como de las Islas de Barlovento, va a ser clave en el entendimiento del proceso de Araya que aquí nos acontece, ya que los holandeses, así como marineros de otros países europeos como Inglaterra o Francia, no tendrán mayor problema en viajar al Nuevo Mundo y refugiarse en estos territorios poco habitados⁴.

Entre estas gentes nos encontremos piratas, corsarios, filibusteros...etc., que tendrán sus refugios y guaridas donde esconderse cuando la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias realice sus viajes anuales a América. En el caso de los holandeses, veremos más adelante como no tendrán ningún problema en asentarse en las salinas de Araya, ya que, aunque existentes, las poblaciones próximas como Cumaná o Margarita, no tenían una gran densidad de población como para mandar a una fuerza armada que disuadiese a los holandeses de ocupar dicho territorio.

Significará el comienzo de la ruptura de la hegemonía española sobre sus territorios americanos, azotada por la piratería, apoyada por las naciones atlánticas.

Contexto geopolítico de la Península de Araya.

La Península de Araya⁵ está situada en la actual Venezuela, en el norte de dicho país, orientado ligeramente hacia el noreste, teniendo su frontera natural con el Mar Caribe. Sus coordenadas son 10°34'23" N 64°15'27". Ésta península fue un antiguo enclave geo-estratégico desde finales del S. XVI hasta nuestros tiempos, debido a la presencia de una serie de salinas de gran producción natural de sal.

⁴ VARELA MARCOS (1980), pp. 27-32

⁵ Vid. mapa 1.

Toda la costa de Tierra Firme estaba escasamente poblada a lo largo del S. XVI, en comparación con otros territorios como Cuba o como los territorios costeros de Centroamérica, que habían sido descubiertos varias décadas después del primer viaje de Cristóbal Colón. Pero estos territorios tendrán mayor demanda entre los emigrantes españoles, por un lado, por sus mayores riquezas auríferas, y por otro lado por la pacificación del lugar a manos de Hernán Cortés en la década de 1520, en donde la población autóctona no era ya tan hostil como sí lo podía ser en Tierra Firme.

De ésta manera, nos encontramos varias ciudades costeras de relevancia en las costas circundantes a la Península de Araya, siendo las dos más importantes las ciudades de Cumaná, cuyo gobernador durante la época que nos atañe era D. Diego Suárez de Ayala, o la isla de Margarita, cuyo gobernador era la misma época era D. Fadrique Cáncer.

Estos dos gobernadores ejercerán una función fundamental en cuanto a la información y desinformación que tanto Felipe II en sus últimos años de vida como Felipe III y sus respectivos Consejos de Estado tendrán a lo largo de la última década del S. XVI y la primera del S. XVII, ya que serán estos los que mediante su correspondencia con el monarca, adviertan al rey de lo que allí estaba ocurriendo, fundamental para el devenir de la Península de Araya y de la actividad ilícita que los holandeses allí realizaban.

Por otro lado darán una detallada explicación morfológica sobre la Península de Araya y la zona de las salinas en sí, además de acompañar la descripción de dichos territorios con un pequeño abanico de posibles soluciones que tomar para paliar el problema de la extracción ilegal de sal perpetrada por los holandeses en territorio español⁶.

⁶ VARELA MARCOS (1980), pp. 63-68

Contexto político y económico de España y de las Provincias Unidas.

Para comprender el largo y arriesgado viaje que los holandeses rebeldes van a verse obligados a realizar a las tierras del Nuevo Mundo en busca de nuevas fuentes de materias primas, debemos analizar el contexto político en el cual se veían sumergidos los dos países en liza. Nos encontramos a mediados del S. XVI con la potencia hegemónica mundial de entonces, el Imperio español, en su siglo de máximo esplendor territorial, frente a una latente potencia, como lo son las Provincias Unidas, formadas por las provincias norteñas de los Países Bajos, provincias que no serán reconocidas como país independiente por España hasta un siglo después.

La Guerra de los Ochenta años

La Guerra de los Ochenta años (1568-1648) comienza con la rebelión de las recién creadas y autodenominadas Provincias Unidas⁷ frente a su monarca soberano, el rey Felipe II, el cual había heredado el Imperio Español de manos de su padre Carlos V. Al contrario que este, Felipe II no llegó a ganarse la simpatía de muchos de sus súbditos holandeses, que veían en él a un rey más comprometido con los territorios peninsulares que con los territorios extra peninsulares europeos.

Carlos V demostró ser un rey interesado en todos sus dominios, entre otros sus posesiones holandesas, obviamente tenía mayor facilidad de comunicación en flamenco, ya que había nacido en Gante y, aunque estuvo allí poco tiempo, fue educado hasta su coronación en un ambiente más europeizado como era el Ducado de Borgoña, mientras que Felipe II nació y se educó en España. Al contrario que le ocurrió a Carlos V con las revueltas de las Comunidades y las Germanías, por considerar los castellanos a su rey como un rey extranjero que aún le costaba hablar en su idioma, Felipe II vivirá sus propias revueltas, pero a la inversa. Serán parte de los territorios donde su padre había nacido, los

⁷ DÁVILA (2015), pp. 46-47

que se levantarán en armas contra su él por considerarse las Provincias Unidas no representadas por su rey.

De esta manera comenzará en el año 1568 la Guerra de los Ochenta años. Las provincias norteñas de Holanda se levantarán en armas contra el reinado de Felipe II, debido no sólo a la propia figura del rey, sino también a otros muchos factores como la religión⁸, la crisis económica o, en términos generales, la propia política española que se centraba en Castilla como foco principal y más importante de todo el Imperio español. Debemos pues entender ésta guerra, sus causas y su particular proceso, como contexto espacio temporal del conflicto de las salinas de Araya que aquí nos acontece, así como a éste mismo problema, como desencadenante de la creación, en respuesta de dicho problema, de la futura Armada de Barlovento.

La Guerra de los Ochenta años comenzó siendo considerada por la monarquía hispánica como una revuelta más dentro de sus territorios extra peninsulares europeos, mandando Felipe II al Duque de Alba la tarea de sofocarla. En la década de 1570 y tras varios años de guerra, los intentos por sofocar la revuelta son en vano, sumado a la lejanía de Felipe II en los asuntos concernientes a los Países Bajos, tanto el Duque de Alba como su sucesor, Luis de Requesens, fracasan en los intentos de apaciguamiento, tornando la política belicista del comienzo de la guerra, en una política negociadora con la llegada de Don Juan de Austria⁹.

Tras el fracaso del Edicto Perpetuo del año 1577, en el cuál entre otras cosas se reconocía a Guillermo de Orange como “estatúder” de las provincias del norte, a la vez que éstas reconocían la soberanía de la monarquía española en todos los Países Bajos de los Habsburgo y, el catolicismo como religión oficial, Felipe II adoptará el bloqueo comercial como medida extrema para ahogar a las provincias rebeldes económicamente.

⁸ JUNOT (2017), p. 2

⁹ Ibídem pp. 2-4

El bloqueo comercial de Felipe II.

Ésta medida, que atacaba directamente a la principal fuente de ingresos del país, el comercio, buscaba terminar con el método de financiamiento de la guerra de los rebeldes holandeses. La tradición pesquera en las provincias holandesas venía de lejos, favorecida por el carácter eminentemente marítimo de sus territorios. Además de la pesca, había surgido en las últimas décadas una poderosa industria de salazones y conservas de varios tipos¹⁰, como la carne o el queso.

Para que éste sistema de salazones y conservas funcionase en su máxima plenitud, necesitaba de grandes cantidades de sal y de otras materias que ayudasen a la conservación de los productos con los cuales comerciaban dentro y fuera de los territorios holandeses. Éste sistema de industrias de los cuales dichos territorios vivían desde hacía mucho tiempo, y que además se había acrecentado ésta subsistencia en los últimos tiempos dada la dirección que el desarrollo económico había tomado, basándose, dada sus carencias territoriales y su escasez de extensión comparado con los países que le rodeaban, en el comercio como vía económica, permitía que el territorio holandés fuera un territorio rico y con posibilidades financieras.

Como ya hemos dicho anteriormente, la sal, entre otras materias, destacaba por su importancia a la hora de hacer funcionar ésta industria ya no sólo a pleno rendimiento, sino que se había convertido en una materia fundamental para dicha industria dedicada al comercio y, por ello, se había convertido en una pieza fundamental para la misma existencia y continuidad en el tiempo de las provincias de los Países Bajos.

Sin sal la industria conservera y de salazones no podría existir, al igual que no podría existir sin la existencia del otro producto fundamental como era el pescado, la carne o el queso mencionados anteriormente. Así pues, dichas provincias se habían surtido a lo largo de los años de la tan necesaria sal principalmente en la Península Ibérica,

¹⁰ DÁVILA (2015), p. 47

concretamente en Setúbal (Portugal) y en Sanlúcar de Barrameda (España), con lo cual Felipe II tenía en su mano el futuro de dichas industrias holandesas.

Cabe decir que la economía holandesa rebelde estaba en parte encadenada entre sí, en el sentido de que el florecimiento del comercio y el aumento de la pesca, a su vez fomentaron industrias como la naviera, ya que estas actividades demandaban cada vez más y más barcos.

A su vez, el creciente capitalismo que a raíz de éstas actividades estaba surgiendo en estas provincias, fomentaba de la misma manera el incremento de capital financiero de los rebeldes, y con ello el número de inversores en empresas de todo tipo, sobre todo favoreciendo el flujo monetario en el sector de la construcción de barcos, lo cual convertía finalmente a la economía holandesa en una maquinaria con mucho potencial, siempre y cuando que todos sus engranajes funcionasen sin problemas.

Las provincias del norte, preocupadas por la repercusión negativa que la falta de sal iba o podía tener en la cada vez mayor potencialmente hablando, economía del territorio, tendrán que tomar medidas de urgencia ésta amenaza. La prohibición de Felipe II de exportar sal a cualquier barco proveniente de las provincias rebeldes, fue en sus comienzos un tanto superflua. La Guerra de los Ochenta años fue, al menos durante gran parte del conflicto, una guerra continua, una guerra que cambiaba las fronteras de uno y otro bando con bastante facilidad.

Esto tuvo su repercusión en la aplicación de dicha prohibición, ya que en múltiples ocasiones se confundía a los barcos holandeses rebeldes con los barcos holandeses leales, debido al cambio de manos entre uno y otro bando de diversas ciudades y plazas varias, con lo cual en muchas ocasiones se estaba vendiendo sal a un barco proveniente de una ciudad que hacía meses estaba bajo el poder de la monarquía hispánica, pero que igual en ese momento había sido ocupada por las tropas rebeldes, siendo entonces esa sal y lo que ella como hemos explicado anteriormente significaba, transferida a la maquinaria económica de las provincias rebeldes.

Pese a todas las trabas que afectaban que dicha prohibición funcionase sin problemas, la industria rebelde holandesa comenzó a sentir sus efectos, como por ejemplo con el aumento del precio de la sal, además de que ya no era tan fácil encontrar en el mercado esta materia.

Los holandeses atraviesan el Océano Atlántico

Con la llegada al poder de Felipe III, la prohibición de exportar sal a los barcos rebeldes, se vuelve más eficaz en su principal objetivo, el de arruinar la economía de salazones y conservas de los rebeldes holandeses, con la prohibición total y absoluta de exportar sal a cualquier barco holandés. Esta medida que a corto plazo pudo parecer eficaz, en realidad era un arma de doble filo que se tornó contra los intereses de España.

El bloqueo comercial con Felipe III. Aliciente para las Provincias Unidas.

La medida supuso un efecto rebote en el panorama económico del momento, lo que parecía una acción que, si bien puso contra las cuerdas a las emergentes Provincias Unidas, se acabó convirtiendo en un estímulo de vital importancia para el devenir de dichas provincias.

Como veíamos anteriormente, tradicionalmente los holandeses importaban la mayor parte de la sal necesaria para sus industrias de la Península Ibérica, y un porcentaje menor de Francia. La situación límite provocada por Felipe III en las Provincias Unidas, incentivó a éstas en la búsqueda de un nuevo horizonte, dar un paso de gigante más allá de donde nunca hubiesen imaginado, para auto superarse y solventar la crisis que tenían por delante.

Las Provincias Unidas, apoyadas en una pequeña pero floreciente y eficaz flota, se lanzarán en la búsqueda de nuevas salinas¹¹ en donde conseguir la tan importante sal que para sus industrias y, por ende, para su economía social y de guerra, era tan importante.

La ocupación y explotación de Araya

El conocimiento de manos de los rebeldes holandeses de la existencia de las salinas de Araya, estaba fundamentado en varios escritos realizados a finales del S. XV y comienzos del S. XVI, escritos que coinciden con la época del descubrimiento de las tierras venezolanas. Mucha de la información sobre la existencia de unas salinas de gran producción de sal al otro lado del Atlántico, se encontrarían en las bibliotecas de los Países Bajos, debido entre otras cosas al florecimiento de las letras y de la expansión cultural y libraria que se vive en dichos siglos en Europa, con lo cual no es de extrañar que muchos escritos realizados por castellanos, se divulgaran por las ciudades italianas, cuna del humanismo, y de ahí al resto de Europa.

Una de estas referencias al territorio de la Península de Araya será la que encontramos en las “Décadas” de Pedro Mártir de Anglería¹²:

“En aquella playa de Paria hay una región llamada Haraya, que es notable por la fuerza de los vientos, empuja las aguas a una vasta planicie que hay allí junto y, saliendo el sol, cuando se tranquiliza el mar, se coagulan en blanquísima y óptima sal; y si acudieran allí pronto antes de que llueva, podrían cargarse cuantas naves surcaran el mar...”.

Los holandeses llegarán por primera vez Araya de manos de Daniel de Mijerol, según D. Luis Fajardo, alrededor del año 1593¹³. A partir de este momento y a lo largo

¹¹ GUTIÉRREZ ESCUDERO (1991), pp. 790-791

¹² VARELA MARCOS (1980), p. 57

¹³ *Ibidem* p. 59

de los años, los holandeses irán construyendo en la Gran Salina una serie de infraestructuras que irán mejorando año tras año, para monopolizar la extracción de la sal en ésta salina, y para exprimir al máximo, dentro de las posibilidades técnicas del momento, tanto la producción de sal, como la fluidez en el proceso de carga en el puerto de Ancón de Refriegas.

Vemos de ésta manera como coincide la expansión holandesa por la Península de Araya en la última década del S. XVI con el bloqueo comercial de Felipe II, así como con la total prohibición de exportación de sal a cualquier holandés, leal o rebelde, con la llegada de Felipe III.

No será hasta finales de la década que nos ocupa, la de 1590, cuando la red de infraestructuras holandesas estén del todo completas, tomando como referencia el período de 1598-1600 como etapa de finalización del acondicionamiento de la Gran Salina, así como época en la cual podemos afirmar que los holandeses rebeldes, encabezados por el capitán Daniel de Mujerol, se habrían hecho con el control total y absoluto del territorio de las salinas¹⁴, evidenciando la pobre y poco efectiva colonización que comentábamos en capítulos anteriores, llevada a cabo por la corona hispánica en éste territorio.

La política rebelde en Araya

Además de verse favorecidos por la escasez de población de las ciudades cercanas, que facilitaban enormemente la actividad ilícita allí realizada, ya que los españoles no podían juntar una fuerza armada para hacerles frente, los holandeses también gozarán de otros factores a favor que ayudará en su tarea. Por un lado hay que destacar la hegemonía marítima que los holandeses rebeldes tenían cuando las flotas españolas estaban fuera de la zona¹⁵. Sabemos que el gran número de urcas holandesas que frecuentaban la salina,

¹⁴ VARELA MARCOS (1980), p. 78

¹⁵ *Ibidem* p. 147: las flotas españolas permanecían en sus respectivos puertos entre los meses de diciembre a marzo, coincidiendo con los meses del invierno.

se organizaban siempre de forma periódica y previamente estudiada, para nunca anegar la salina de un gran número de barcos que pudiese ralentizar la carga de la sal en estos, pero siempre con un mínimo de urcas para no detener la actividad en ningún momento¹⁶.

Además, cabe destacar que los holandeses, gracias a una red de espionaje intrínseca tanto en Tierra Firme como en la Península Ibérica, sabían en todo momento cuando una flota española zarpaba rumbo a América, con lo cual advertían a los barcos que fuesen a realizar el viaje hacia Araya. Gracias a ésta red de espionaje, los holandeses conocerán de primera mano los meses en que las flotas españolas estaban invernando¹⁷.

Así pues, los holandeses llevarán a cabo una política de disuasión más que de pacificación o bélica respecto a los españoles. Dichos rebeldes, conocían de la imposibilidad que tenían los colonos hispanos para hacerles frente y expulsarles de sus territorios, ya que las ciudades más próximas como Cumaná o Margarita, no contaban con recursos suficientes para obligar a los holandeses a abandonar la Gran Salina. A la ya mencionada falta de población, se le sumaba la falta de equipo como para formar una fuerza armada autóctona, entre los habitantes españoles.

Pero a susodichos rebeldes, por otro lado no les interesaba enfrentarse a los gobernadores de éstas tierras, ya que sabían que si llamaban demasiado la atención por sus acciones, acabaría tomando cartas en el asunto el mismísimo rey español, con lo cual ejercían una política, como ya hemos dicho, disuasoria, en tanto en cuanto el gran número de barcos holandeses allí presentes, intimidaba a toda pequeña escuadra de carácter comercial que se acercase a las poblaciones circundantes a la península, y pudiesen poner en peligro a las urcas holandesas.

¹⁶ VARELA MARCOS (1980) p. 80

¹⁷ *Ibidem* pp. 80-81

La simbiosis española-holandesa

Es entonces cuando nos vamos a encontrar con otro de los factores clave en la ocupación y gobernación del territorio de las salinas por parte de Daniel de Mujerol. Éste factor, no es más que la propia simbiosis que se creará entre los españoles y los holandeses rebeldes. Para entender dicho factor, nos tenemos que poner en el papel de una serie de poblaciones extra peninsulares españolas, que, como el resto de colonias repartidas por el Mar Caribe, demandan una gran cantidad de productos y artículos manufacturados del Viejo Mundo. Productos que, aún en los aproximadamente cien años de ocupación española en América, no se habían podido manufacturar con facilidad y en gran cantidad en éstas colonias, ya sea por la falta de materia prima, por la falta de maestros artesanos, costureros...etc., o por la falta de una buena serie de infraestructuras, necesarias para llevar a cabo estos productos a los que nos referimos que, son, por ejemplo, herramientas y demás productos metalúrgicos, ropas y vestiduras, u otros bienes más específicos como el vino.

Cabe destacar que ésta falta de medios estaba favorecida por la intención de la monarquía hispánica de no perjudicar económicamente a la metrópoli respecto a las colonias americanas¹⁸.

Es por ello que se va a crear un círculo vicioso que favorecía a los intereses de los rebeldes. La política disuasoria, pero que a la vez es pacífica en cuanto a las poblaciones locales del lugar, ejercida por los holandeses, favorecerá por un lado la no directa intervención de la monarquía hispánica, pues si dichos holandeses atacaran a las poblaciones circundantes, sabían que estos tomarían medidas que con total seguridad romperían la armonía y relativa seguridad de la que estos gozaban en su tarea ilícita de la extracción de la sal. Pero la demanda de artículos del Viejo Mundo de estas colonias, sumado a la falta de suministros que la presencia holandesa creaba en el territorio, ya que los comerciantes españoles evitaban acudir a estas poblaciones por mar, se transformaba

¹⁸ Hugo Rosati, A. (1996). Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
http://www7.uc.cl/sw_educ/historia/america/html/2_1_3.html

en una vía de acercamiento entre ambas partes¹⁹, ya que los rebeldes podrán suplir dicha falta gracias a sus múltiples viajes entre las Provincias Unidas y la Península de Araya²⁰.

De ésta manera, los holandeses rebeldes gozarán de la complicidad de una buena parte de los españoles lugareños, a la vez que podrán hacer negocio y lucrarse con la escasez de una serie de productos que ellos mismos fomentaban con su presencia en las salinas²¹. En definitiva, ni a los holandeses les beneficiaba el presentarse como conquistadores del territorio más allá de las salinas, ni a los propios españoles les interesaba atacarles, ya fuera por el comercio ilegal entre ambas partes, o por miedo a represalias. Al final lo que los dos bandos querían era ejercer sus actividades particulares de la manera más segura y pacífica que pudiesen.

Las actividades rebeldes en el territorio, así como la sensación de miedo circundante en estas poblaciones al tener al enemigo a las puertas de casa, las podemos analizar detalladamente gracias a la correspondencia entre los gobernadores D. Diego Suárez de Ayala y D. Fadrique Cáncer con el monarca español²², correspondencia en la cual podemos observar que en ningún momento se menciona a ningún cabecilla por encima del resto, si bien se habla de ellos en general como los holandeses, pero no se hace ningún tipo de referencia a un señor que lidere al resto o que sea el principal artífice de que fuera posible que ocurriera lo que en la salina se estaba viviendo, ese tráfico ilegal en todos los sentidos.

En ningún momento se hará mención alguna en dicha correspondencia a Daniel Mujerol, el que, como veremos más adelante según palabras de D. Luis Fajardo²³, era el

¹⁹ VARELA MARCOS (1980), p. 81-83

²⁰ *Ibídem* p. 209: Una de las urcas apresados por D. Luis Fajardo en Araya llevaba una carga de mercancía europea tasada en un primer momento en 20.000 ducados por los españoles. Una vez interrogados a los holandeses rebeldes del barco, se supo que les había costado 8.000 ducados en Flandes, con lo cual observamos la inmensa diferencia de precios entre las dos potencias, lo cual facilitaba la labor de financiar más y más viajes a la Gran Salina, cargando previamente mercaderías en las Provincias Unidas para venderlas en territorio español.

²¹ *Ibídem* p. 85

²² *Ibídem* pp. 63-68

²³ *Ibídem* p. 204

señor de la salina, el hombre clave que allí todo el mundo conocía, pero al cual se le intentaba desviar de la atención de quien no interesaba.

Esto es muy relevante ya que nos muestra la plena complicidad existente, no sabemos muy bien hasta que nivel, si los gobernadores eran partícipes o no de ésta complicidad. No sabemos si los mismos hombres al servicio directo de la monarquía hispánica conocían la figura de Daniel de Mujerol cuando comienzan a escribirse con el rey de España, o si bien eran sus informantes los que trataban de ocultar a toda costa el nombre de dicho holandés, con tal de preservar su identidad²⁴.

Inicio de la correspondencia entre gobernadores y rey

Como destacábamos anteriormente, la relación entre los colonos y los holandeses rebeldes se traducirá en el encubrimiento durante varios años de las actividades ilícitas que los enemigos de la corona y del Imperio español allí ejercían, contando con la complicidad de dichos colonos. Nos encontramos pues con un primer periodo que abarcaría aproximadamente desde el 1593 hasta el 1600 aproximadamente, en donde la actividad holandesa pasa desapercibida para el Consejo de Estado y para el rey. Ésta simbiosis permitía a los colonos españoles gozar de precios rebajados en artículos manufacturados y de lujo europeos, mientras que a los holandeses se les permitía trabajar en una relativa paz, traduciéndose ésta paz en comodidad a la hora de extraer la sal y cargarla en las urcas.

Ruptura entre los españoles y los holandeses

Es entonces cuando entendemos el inicio de la correspondencia entre los gobernadores locales y el monarca español, como ruptura de las relaciones comerciales ilegales entre colonos y rebeldes, como un significativo deterioro de dichas relaciones. Cuando estos gobernadores van perdiendo interés en este tráfico ilegal entre ambas partes,

²⁴ VARELA MARCOS (1980) p. 205

comunican al rey Felipe III lo que allí estaba sucediendo, obviando que esas actividades estaban implantadas en la salina desde hacía ya varios años, buscando la intervención de la monarquía para expulsar al que antes había sido el aliado económico de muchos colonos españoles.

Cuando el aumento significativo del número de urcas en la Península de Araya se hace patente en el Golfo de Cariaco y alrededores, la congestión de barcos empieza a pasar factura en las actividades autóctonas del lugar, en donde era tal el poder intimidatorio de los holandeses rebeldes. Por un lado, se verán interrumpidas u obstruidas las actividades perlíferas alrededor de Araya que tanta importancia tenían para las poblaciones de Cumaná y Margarita.

Por otro lado, a los comerciantes españoles ya no les salía a cuenta el comprarles las mercaderías del Viejo Mundo a los holandeses, debido a que estos, que en un comienzo se pagaban el viaje a Araya con las mercaderías que traían de las provincias del norte, se convertirán en un estorbo para el resto de negocios de los comerciantes españoles, a los cuales no les beneficiará ahora el comprarles a ellos los bienes que tanto demandaban, si por otro lado estos mismos holandeses se estaban convirtiendo con sus numerosas urcas²⁵ en una traba muy grande para el resto de actividades comerciales.

Nos encontramos entonces en un período que comienza en el año 1600 aproximadamente, en donde los dos gobernadores más importantes de la zona, pedirán al monarca español la ayuda necesaria para hacer frente al que ahora consideran como un invasor²⁶, como un enemigo acérrimo, por el bien del resto de negocios legales que los colonos españoles ejercían, así como por el bien del comercio marítimo local entre unas y otras poblaciones, que como ya hemos mencionado anteriormente, se estaba viendo afectado de sobremanera por las interferencias rebeldes holandesas.

²⁵ GUTIÉRREZ ESCUDERO (1991), p. 791

²⁶ VARELA MARCOS (1980), pp. 63-68

Será entonces cuando Felipe III les pida a ambos monarcas que le informen periódicamente de su mano de todo aquello de lo que en la Península de Araya ocurría²⁷, así como una descripción lo más detallada posible de la salina que los holandeses rebeldes habían puesto en funcionamiento hacía casi una década, tiempo que el rey desconocía en absoluto, ya que nunca habían sido informados en España de lo que allí estaba ocurriendo.

Es con el comienzo del nuevo siglo, el S. XVII, cuando la Corte sepa de lo allí acontecido, y decida tomar cartas en el asunto, aunque para dilucidar un plan de actuación definitivo, tendrán que pasar alrededor de cinco años. Eso sí, la primera medida que se tomará, será la de enviar a un ingeniero, que pudiese revelar de una forma más clara y segura la situación física de la tierra de las salinas, centrándose en concreto en la Gran Salina, y así poder ofrecer al Consejo de Estado una visión más técnica y especializada del territorio.

El ingeniero designado será el italiano Juan Bautista Antonelli, el cual había trabajado durante muchos años para Felipe II, y había sido la cabeza pensante de muchos proyectos de corte defensivo en las Indias, como por ejemplo con el diseño de la fortaleza del Morro de La Habana, o la de Cartagena de Indias. En el año 1603 partirá de España rumbo a la Península de Araya con el objetivo de valorar la posible anegación de la Gran Salina, que será una de las propuestas a tener en cuenta para hacer frente al problema de las salinas de Araya, propuestas que podremos analizar brevemente más adelante²⁸.

El negocio de la exclusividad comercial española

Tras aproximadamente tres años de correspondencia entre las gobernaciones circundantes al territorio de las salinas y la Península Ibérica, va a ser a partir de 1603 cuando el Consejo de Estado del Imperio español tome cartas en el asunto, debido a la gravedad e imagen que suponía respecto a la guerra con las Provincias Unidas que su

²⁷ VARELA MARCOS (1980) pp. 59-60

²⁸ Véase pp.

enemigo estuviera campando a sus anchas por territorio español, y encima por un litoral que no es que estuviese abandonado por las autoridades hispánicas, sino que estaba poblado.

Cabe recordar que el Imperio español tenía la exclusividad del comercio con América, ya que todas las colonias por entonces pertenecían a la monarquía hispánica, incluidas las de Brasil, ya que por entonces Portugal, aunque con su propia monarquía, estaba supeditada a Castilla, como el resto de territorios pertenecientes al imperio. Es por ello que los barcos de los Países Bajos leales, tenían derecho en realizar el viaje a América, pero no así los barcos rebeldes, de ahí que el Consejo de Estado se preocupe aún más por la continuidad de la exclusividad española de América, y de ahí que se acabe sensibilizando con el problema.

La exclusividad comercial con América es un tema muy presente e importante a comienzos del S. XVII, ya que España, que ya llevaba varias décadas en guerra contra las ya reconocidas Provincias Unidas²⁹, buscaba romper la alianza entre ingleses y rebeldes, debido a que la guerra se estaba volviendo eterna y costosa, y no se vislumbraba que el enemigo fuera a aflojar en la contienda. No se veía claro el fin de la guerra entre otras cosas por la ayuda de Inglaterra, que prefería a “el español” bien lejos de sus tierras después del intento de invasión de la Armada Invencible en el año 1588.

Ésta hegemonía comercial de España con las colonias americanas se convertirá a comienzos del S. XVII en una moneda de cambio a favor del Imperio español, pues todos anhelaban ser partícipes de la conquista y expansión por el Nuevo Mundo. Se da entonces la paz de Londres de 1604, de la cual Varela Marcos nos habla detalladamente³⁰, pero de la cual queremos rescatar principalmente la idea que aquí nos acontece, y es como veníamos adelantando el monopolio de España respecto al comercio con sus propias colonias en América.

²⁹ JUNOT (2007) pp. 2-4: Unión de Arrás 1579.

³⁰ VARELA MARCOS (1980), pp. 101-112

Como introducíamos anteriormente, el Imperio español, que ya había tenido contactos previos alrededor del año 1600 para allanar el territorio ante una futura tregua o tratado de paz con los ingleses, deberá defender su derecho a la interacción con las colonias españolas, en busca de la reivindicación de la importancia y de la firmeza de dicho derecho, para así poder utilizarlo como moneda de cambio ante los ingleses.

Será éste monopolio el que el Consejo de Estado ve vulnerado con el establecimiento de los holandeses rebeldes en sus tierras, y con el tráfico ilegal que estos hacen allí, sin mencionar el expolio de sus materias primas, y de ésta vulneración nacerá el interés de dicho consejo por intervenir, ya que no se podía aceptar de cara al resto de potencias europeas, que una serie de provincias de los Países Bajos en rebeldía, actuaran de tal manera sin respuesta de la monarquía hispánica.

Posibles soluciones al problema de Araya

Una vez que el Consejo de Estado se sensibiliza con el problema de las salinas de Araya, rápidamente se va a polarizar en dos sectores claros. Por un lado estarán los que abogan por tomar una decisión continuista con lo ya establecido, que modificasen los itinerarios de las flotas que anualmente viajaban a América, como por ejemplo la de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, mientras que por el lado contrario nos encontramos con los partidarios de tomar, ante un problema nuevo, una solución nueva, como por ejemplo los que defienden la creación de un fuerte en la Península de Araya, o los que defenderán la creación de la Armada de Barlovento³¹.

Discrepancias en el Consejo de Estado

Vemos entonces una clara bipolarización dentro del seno del Consejo de Estado, entre los partidarios de tomar unas u otras medidas. Esto se va a deber principalmente,

³¹ TORRES RAMÍREZ (1974) p, 34

dejando de lado la opinión en base a la experiencia de cada miembro del consejo, que obviamente también influye, a la situación del momento de la hacienda del imperio. La pobre situación financiera de España a comienzos del S. XVII es fruto de las largas guerras que en tiempos de Felipe II se habían originado, como por ejemplo la Guerra de los Ochenta años contra los holandeses rebeldes o la Guerra anglo-española que comenzó en el año 1585 y finalizará con el Tratado de Paz anteriormente mencionado en el año 1604.

Además de las guerras en sí y las costosas campañas, debemos destacar el costoso mantenimiento que el Imperio español tenía, debido principalmente a su extensión, y en segundo lugar debido a su distribución, ya que se necesitaba disponer de una armada eficaz y potente en todo momento con el fin de establecer unas buenas comunicaciones entre las colonias y la metrópoli.

De ésta manera nos encontramos con un popurrí de opiniones al respecto dentro del Consejo de Estado y fuera de este, con personajes como el duque de Medina Sidonia o el ex miembro del Consejo de Indias, Juan de Ibarra³², que opinaban negativamente sobre la idea que el rey planteaba, que era la creación o no de la futura Armada de Barlovento³³.

El mismo duque de Medina Sidonia, proponía además el desvío a Araya de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias periódicamente en sus viajes anuales a América destinados a traer a la metrópoli, principalmente, la plata. Por otro lado, él mismo se definirá como partidario de las soluciones técnicas para solventar el problema de la Gran Salina³⁴, en donde vemos una gran afinidad en las ideas propuestas por el gobernador de Margarita, Fadrique Cáncer, el cual proponía la inundación y por ende inutilización de la salina³⁵.

³² VARELA MARCOS (1980), p. 114

³³ TORRES RAMÍREZ (1974), p 38: Sobre la diversidad de pareceres.

³⁴ VARELA MARCOS (1980)p. 115

³⁵ *Ibidem* p. 66

Otro ferviente defensor del reforzamiento de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, como por ejemplo Olivares, defendía sus ideas razonando que tras la Paz de Londres de agosto de 1604, ya no serían tantos los piratas y corsarios presentes en el Caribe, pues las facilidades dadas por España en este tratado respecto al comercio inglés con las colonias españolas en América, le hacían presuponer la vuelta a la legalidad de muchos de estos piratas, con lo cual no veía tan necesario la que consideraba una costosa medida que la hacienda española no se podía permitir en ese momento, como lo era la creación de la Armada de Barlovento.

Casi desahuciadas las corrientes que abogaban por soluciones técnicas como la mencionada anteriormente, la anegación de la salina, o como la construcción de un fuerte acompañada de un contingente armado, se confrontarán definitivamente los partidarios de la creación de una nueva flota, que no desviase a la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias de su función principal, frente a los defensores del reforzamiento de dicha armada, y su cambio en el itinerario para que se hiciese cargo de los piratas holandeses en la Península de Araya.

Los defensores de la creación de la nueva flota, los llamados innovadores, encabezados por el comendador mayor de León³⁶, D. Juan de Idiáquez³⁷, defendían la creación de una nueva flota, pues razonaban que la implantación de una nueva misión para la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, solo haría que poner en peligro su misión principal, fundamental para sostener la maltrechas arcas españolas. El comendador mayor de León estará respaldado por D. Juan Fernández de Velasco, condestable de Castilla, además de por el conde de Fiello y el duque del Infantado.

Dichos partidarios de la creación de la nueva flota, especificarán en sus razones positivas al respecto para la futura Armada de Barlovento, en que deberá patrullar las costas de Tierra Firme, centrándonos en dos puntos importantes a tener en cuenta³⁸. En primer lugar, su principal función era, cuando menos estorbar, sino aniquilar, a los

³⁶ VARELA MARCOS (1980), p. 117

³⁷ SANZ CAMAÑES (2012), p. 207

³⁸ TORRES RAMÍREZ (1974), p. 34

holandeses rebeldes que ejercían el contrabando y que expoliaban los recursos naturales pertenecientes al Imperio español con total impunidad.

Por otro lado, debía ayudar en la futura anegación de la salina principal de Araya, la que ya sabemos que explotaban los piratas holandeses, si es que así se aprobaba en el futuro, pues daban por hecho los innovadores de que la medida, en caso de aprobarse, necesitaba, primero de un debate dentro del seno del Consejo de Estado, y por otro lado de un tiempo a mayores para llevar a cabo la obra de ingeniería si es que se aprobase, tiempo que no tenían, si no querían que la presencia holandesa rebelde se prolongara innecesariamente en el tiempo.

Por último y al margen de los dos puntos que anteriormente hemos mencionado, debemos tener en cuenta otro de los argumentos clave de los innovadores, y es sobre lo inocuo que resultaría el fracaso de la misión, pues siempre podrían destinar los barcos allí asignados, para cualquiera otra de las flotas del Imperio español³⁹.

Cabe destacar que Felipe III también era partidario de establecer una nueva flota para hacer frente al problema de Araya, si bien era consciente de las pésimas condiciones de la hacienda. Esto se traduce, como veremos más adelante, en la futura creación de la Armada de Barlovento, pero basándose, al menos temporalmente, en varios galeones de la Armada Real del Mar Océano y de la Escuadra de Vizcaya, por lo tanto, no se mandará, al menos durante su primera misión, la construcción de ningún nuevo navío para formar ésta flota, sino que se renombrará temporalmente a dicha armada, que era la agrupación naval que más barcos aportará.

Tanto en la reunión del Consejo de Estado de diciembre de 1604 como en la de febrero de 1605, la facción que abogaba por la creación de la nueva flota cobraba fuerza con el tiempo, debido a que, muchos consejeros, cuando el plan de la nueva fuerza marítima fue concretándose, acabaron convenciéndose de que era la mejor de las ideas, y que no se podía retrasar más tiempo. Muchos nobles antes contrarios o neutrales se

³⁹ VARELA MARCOS (1980), p. 119

sumaron a la propuesta, entre ellos el conde de Velada, quien en palabras de Varela Marcos (1980, p. 118), “siempre se había mostrado neutral⁴⁰”.

Pero a finales del año 1604, el ingeniero enviado por Felipe III el 14 de noviembre de 1603⁴¹, Juan Bautista Antonelli⁴², regresó a España con sus informes técnicos de la salina, en los cuales veía posible la anegación de la salina, pero también advertía sobre la gran cantidad de urcas holandesas y hombres que viajaban a la salina periódicamente, más de los que se podían pensar en un primer momento según la correspondencia de D. Diego Suárez de Ayala y D. Fadrique Cáncer.

Estos informes fueron recibidos en enero de 1605, con lo cual, en la reunión de febrero, los partidarios de la no creación de la nueva flota, quemarán sus últimos cartuchos en forma de argumentos relacionados con la posible inundación de la salina, retrasando aún más la aprobación de la nueva flota.

A raíz de esto, los no innovadores conseguirán dilatar la aprobación de la nueva flota hasta la siguiente reunión, pero deberán olvidarse de razonar para cancelar su creación, ya que Felipe III resolverá crear la Armadilla de Barlovento en la misma reunión de febrero⁴³, aunque dilatándose hasta, como ya decimos, la siguiente reunión, en donde se hará oficial su creación.

La aprobación de la Armada de Barlovento

Es entonces cuando vemos puntos en común entre una y otra facción, ya que los no innovadores, desechando la idea de modificar el itinerario de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias⁴⁴, defendían también que la decisión que se tomase se efectuase rápidamente, en secreto, y desviando la atención de los posibles espías holandeses o de

⁴⁰ VARELA MARCOS (1980) p. 118

⁴¹ Ibídem p. 121

⁴² Véase p. 15

⁴³ VARELA MARCOS (1980) p. 120

⁴⁴ Véase p. 18

otras naciones, haciéndoles creer que los preparativos de la futura misión que se pudiese en marcha, eran para otra misión totalmente diferente.

El Consejo de Estado se reunirá de nuevo a comienzos del mes de abril de 1605⁴⁵, en donde estudiará la propuesta del Consejo de Indias sobre cómo proceder en la creación de la Armadilla de Barlovento, de la cual decía también que debería renombrarse como Armada de Barlovento, ya que se preveía que iba a ser más grande de lo que en un primer momento se planteó. Ambas facciones llegarán a ésta reunión de acuerdo en el rumbo a tomar en los meses y años siguientes.

En primer lugar, se aprueba la futura anegación de la salina, sin fecha concreta, una vez se haya desalojado a los holandeses, para así acabar con el problema de raíz, viendo así los no innovadores satisfecha su demanda, que cabe recordar que no era únicamente propia de ésta facción, sino que ambas habían compartido ideas y disentido en otras. Ésta inutilización de la Gran Salina estaría basada en el plan de Antonelli⁴⁶, que finalmente será desestimado.

Por otro lado, se aprobará la misión que estudiaremos a continuación, referida al viaje de la Armada del Mar Océano, a cuyo cargo estaba el capitán general D. Luis Fajardo, al cual ya hemos mencionado en varias ocasiones con anterioridad, con el fin de cubrir el viaje que la Armada de Barlovento debía realizar, y así poner en práctica la misión que ésta debía ejercer, para tener una referencia clara, basada en la experiencia sobre la necesidad o no de crear la nueva flota.

A partir de finales del mes de abril de éste año, se consultará a los diversos puertos españoles para designar la construcción de los futuros barcos que debían completar a la

⁴⁵ VARELA MARCOS (1980) p. 122

⁴⁶ *Ibídem* pp. 124-126. El plan que Juan Bautista Antonelli proponía al Consejo de Estado en sus informes tras regresar de América, consistía en la inundación de la Gran Salina, haciendo efectiva la unión entre el mar y la salina, para así frenar la producción natural de sal. Se basaba en que la Gran Salina estaba 15 pies más baja que el nivel del mar, con lo cual proponía abrir un canal por la parte más próxima al Mar Caribe, y así permitir la entrada del agua. Éste plan será muy cuestionado por diversas contradicciones en las argumentaciones de Antonelli, en lo que respecta al verdadero nivel del mar y de la salina, y será aplazado hasta conocer las verdaderas especificaciones de la Gran Salina.

Armada de Barlovento. Como podemos ver, la Armada Real del Mar Océano realizará entonces una misión, con la mayor parte de sus barcos y con la Escuadra de Vizcaya, en la que podría considerarse la primera misión de la Armada de Barlovento⁴⁷, aunque ésta exista físicamente de manera temporal por la agrupación de diversos barcos pertenecientes a otras flotas.

La marina durante la segunda mitad del S. XVI.

Para entender la coyuntura de la flota española a comienzos del S. XVII, época que nos interesa para comprender la pérdida continua del control de los mares, y por ende de la hegemonía en los territorios extra peninsulares, debemos analizar brevemente la situación previa que nos encontramos a partir de la segunda mitad del S. XVI.

Así pues, en tiempos de Carlos I y Felipe II, no existía en España una flota permanente al servicio de la corona, sino que ésta era mandada formar por el rey cuando se precisaran servicios marítimos de cualquier tipo. Aun cuando dicha flota era temporal, sí que existían una serie de ordenanzas y leyes dentro de la marina que regía las funciones y obligaciones de cada mando. Pero la temporalidad de la marina, en un país tan costero tanto por la metrópoli como por sus colonias, resultaba un tanto antiguo⁴⁸.

En comparación con otras flotas europeas, que paulatinamente habían ido reforzando sus respectivas marinas, tanto en la teoría como en la práctica, la marina española se había estancado desde tiempos del descubrimiento de América. La fama que había logrado ésta en los años del descubrimiento y de la conquista del Nuevo Mundo,

⁴⁷ TORRES RAMÍREZ (1974), p. 48

⁴⁸ VARELA MARCOS (1980) pp. 134-136: Cabe destacar que una de las prácticas en la marina del momento que podemos considerar anticuada según la comparemos con las marinas de otras potencias europeas, era el doble mando que existía a bordo de un navío, en donde nos encontramos por un lado con el capitán de mar, responsable de todo lo que su nombre acontece, es decir, marineros, el buque en sí...etc., y por otro lado nos encontramos con el capitán de guerra, referente a las compañías de infantería que había en dicho navío.

enterraban la verdadera situación que ésta atravesará a partir de la segunda mitad del S. XVI.

La ya mencionada fama, junto con el prestigio que los galeones españoles tenían, se traducían en un inmovilismo en cuanto a innovaciones técnicas en la marina española. Durante el S. XVI las flotas españolas gozaban del respeto del resto de formaciones náuticas, pero eso anclaba a la marina española en un inmovilismo que se entendía útil si se gozaba de la mejor armada del mundo.

Nos encontramos en el inicio del S. XVII con una flota española muy mermada por las infinitas misiones a realizar en la Guerra de los Ochenta años, ya sean puramente logísticas o bélicas, favorecida ésta merma por la escasez de recursos financieros con los que reparar barcos, o con los que construir barcos nuevos y desechar los que ya no pueden navegar en buenas condiciones. Como vamos a analizar a continuación, la mayor parte de los barcos de las diversas flotas españolas, habían cumplido de lejos su edad útil, y eran reparados constantemente aun cuando dichas reparaciones no aseguraban la navegabilidad correcta de los navíos.

No hay que olvidar la guerra anglo-española, en donde debemos destacar el fracaso de la Armada Invencible (1588) en su objetivo de invadir Inglaterra. Ésta pérdida, aunque magnificada por la historiografía inglesa según muchos autores, sí que llegó a ser un fiasco no tanto por no cumplir su objetivo, sino por la situación posterior que generó. Las pérdidas de la Armada Invencible fueron lo suficientemente grandes como para que la monarquía hispánica no pudiese defender en condiciones óptimas el litoral de la Península Ibérica en los meses posteriores.

Creación de la Armada Real del Mar Océano

Cuando el reinado de Felipe II estaba consumándose, se aprobará tras su mandato la creación de la Armada Real del Mar Océano en el año 1594, que debía constar de doce barcos, y su base debía ser Lisboa, siendo esto una novedad ya que las anteriores flotas, al tener carácter temporal, nunca habían tenido una base fija. En la práctica, la armada tuvo que completarse con barcos procedentes de diversas escuadras del Cantábrico, ya que los barcos que se habían destinado para su creación, los doce provenientes de Nápoles, estaban en pésimas condiciones y sólo se pudieron reutilizar unos pocos⁴⁹.

D. Luis Fajardo, el capitán general al que ya hemos hecho alusión en varias ocasiones en este trabajo, ocupará dicho puesto ya en tiempos de Felipe III, con la reforma que el nuevo rey llevará a cabo en la marina.

La función principal para la que había sido creada la Armada Real del Mar Océano será la de asegurar la llegada de los convoyes procedentes de América, y así la podemos observar en multitud de ocasiones⁵⁰ saliendo de las costas españolas en busca de los barcos que venían cargados con mercancías del Nuevo Mundo. Sumado a que, como decíamos anteriormente, tenía su base en Lisboa, debemos situar dicha armada como propia del litoral portugués. También servirá, como el resto de flotas españolas, para completar con sus unidades o bastimentos, otras escuadras temporales que se crearán para una misión concreta⁵¹.

⁴⁹ VARELA MARCOS (1980) p. 139

⁵⁰ *Ibíd*em p. 141

⁵¹ *Ibíd*em p. 143

El deplorable estado de la armada española a comienzos del S. XVII

Como podemos observar en palabras de D. Luis Fajardo⁵², el estado de la Armada Real del Mar Océano era bastante paupérrimo antes de embarcarse en la misión hacia la Península de Araya. Además de la pobre condición en la que se encontraban los barcos, debemos añadir la falta de dinero⁵³ para pagar reparaciones a la que alude el capitán general.

Por otro lado, no debemos de olvidarnos de la pésima atención sanitaria que tenían los marineros cuando no estaban embarcados, viviendo en tierra en la mayor de las pobreza y lidiando con las frecuentes y mortales enfermedades, ya que en muchas ocasiones se les debían varias pagas, pero no había reales para hacer frente a todo.

En cuanto a los navíos, podemos destacar brevemente que la mayoría habían pasado el límite de años de la teórica vida útil que tenían⁵⁴. De los once barcos que componían la Armada Real del Mar Océano en el año 1605, observamos cómo, según la valoración de D. Luis Fajardo, únicamente uno estaba en condiciones, tras ser reparado correspondientemente de forma periódica, de utilizarse con garantías dos años más desde entonces⁵⁵. El resto de la flota, según la relación de ese año, estaba compuesta por otros siete galeones, una nao y dos pataches⁵⁶.

Por otro lado, la Escuadra de Vizcaya, que será la que se una a la Armada Real del Mar Océano en post de cubrir la futurible ruta que hará la Armada de Barlovento, estaba en iguales o peores condiciones.

⁵² VARELA MARCOS (1980) p. 147

⁵³ TORRES RAMÍREZ (1974) p. 48

⁵⁴ VARELA MARCOS (1980), p. 157: Se estima que un barco de la Armada Real del Mar Océano no prestaba servicio más allá de 8 años.

⁵⁵ *Ibidem* p. 154: Era el caso del galeón S. Andrés, de 900 toneladas, construido en el año 1598, el cual era el barco más joven de toda la armada.

⁵⁶ *Ibidem* p. 155

La otra formación que debemos estudiar antes de embarcarnos en la misión a las salinas de Araya que analizaremos en el siguiente capítulo, es la Escuadra de Vizcaya⁵⁷, cuyo capitán general será desde el 1605 Antonio de Oquendo. Ésta escuadra la formaban barcos provenientes de las denominadas en la época como “Cuatro Villas⁵⁸”, que eran los cuatro puertos cántabros más importantes de la época, sabiendo que dichas villas unidas formaban algo parecido a una región territorial, antes de la existencia de Cantabria en el sentido moderno.

Al igual que lo que le ocurría a la Armada Real del Mar Océano, el dinero necesario para la manutención de los barcos, suministros de toda clase y marineros, no llegaba asiduamente, y cuando llegaba no era en grandes cantidades, con lo cual podemos advertir una situación similar de decadencia.

Era conocida entre los marineros cántabros la escasez de dinero destinado a las diferentes flotas del Imperio español, por lo que muchos de ellos optaban por no enrolarse en las diferentes misiones, ya que las pagas llegaban tarde o directamente no llegaban, haciendo complicada la labor de reclutar hombres con experiencia en la mar, llegando a tener que obligarles⁵⁹.

Como sabemos gracias a los informes de D. Luis Fajardo después del regreso de Araya, la Escuadra de Vizcaya partió rumbo al Nuevo Mundo con una escasez de bastimentos clara⁶⁰, que no se correspondía a lo que el capitán general había ordenado que se cargase.

⁵⁷ HIGUERA (2008), pp. 6-8

⁵⁸ Las Cuatro Villas las formaban, de oeste a este, San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales.

⁵⁹ VARELA MARCOS (1980) p. 161

⁶⁰ *Ibíd*em p. 230: Podemos observar como D. Luis Fajardo, está muy sensibilizado en cuanto al tema de las condiciones en las que viajaban los marineros ya no sólo a su cargo, sino también de las otras escuadras o armadas, pues razonaba que una mala atención del marinero, tanto en mar como en tierra en los meses de invernada, se traducían en un mayor número de desertores y de un peor rendimiento una vez echados a la mar de los que no desertaban.

En conclusión, la armada que viajará a Araya en el año 1605 estará formada por 19 barcos, de los cuales 14 eran galeones, otros 4 eran pataches, y también había una carabela. La Armada Real del Mar Océano ponía a su disposición 8 barcos, y la capitania de toda la expedición en mano de D. Luis Fajardo, capitán general como ya sabemos de dicha armada. La Escuadra de Vizcaya aportará 9 barcos, y los dos barcos restantes corresponderían a dos galeones construidos ese mismo año, pertenecientes a Martín del Hoyo. Para estudiar los detalles específicos de la flota que realizará la misión de la Península de Araya, podemos consultar el cuadro de Varela Marcos (1980, p. 164).

La misión a la Península de Araya.

La función de ésta misión será doble, pues su cometido buscaba tomar cartas en el asunto de manera directa y utilizando el poder de la fuerza, pero también servía como prueba para la creación o no de la futura Armada de Barlovento. En primer lugar debía llegar a Araya y apresar a toda aquella urca mercante holandesa, o no, que estuviese participando en la extracción ilegal de sal así como en el comercio ilícito de cualquier artículo, o que fuese sospechoso de cualquiera de las dos actividades.

Y en segundo lugar, basándose en la experiencia que D. Luis Fajardo tenía y en la confianza y aprecio que Felipe III le tenía, según el estudio objetivo de la misión que se iba a realizar, valorar con todo lujo de detalles el acierto o error que sería la creación de la Armada de Barlovento, si tras su experiencia recomendaría que se crease o que no se crease, para de ésta manera ayudar a la toma de decisión que tras la misión, el rey Felipe III debía asumir, siendo conscientes de la pésima situación en que se encontraba la Hacienda Real.

En 1605 la flota partirá hacia Araya, contando con el factor sorpresa que el rey Felipe III quiso mantener a toda costa, guardándose para sí los objetivos de la misión hasta después de iniciada ésta sin un rumbo determinado, evitando las actividades

subversivas y de espionaje de las potencias europeas que pudieran truncar el éxito de la expedición.

El 9 de septiembre del año 1605, la Armada sustituta de la de Barlovento saldrá desde el puerto de Lisboa rumbo a América, con D. Luis Fajardo como capitán general, y con Juan Álvarez, amigo de éste, como almirante de la armada, en sustitución de D. Antonio de Oquendo, que era el capitán general de la Escuadra de Vizcaya, y a él le correspondía el cargo en ésta misión al que tuvo que renunciar⁶¹. Aprovechará las primeras leguas de viaje para escribir una serie de informes⁶².

El día 13 de septiembre abrirá las órdenes secretas, una vez se había alejado 20 millas de la costa, como le indicó al enviarle dichas órdenes el Duque de Lerma⁶³. En ellas se hacía hincapié en la discreción hasta llegar a su destino, con el fin de evitar cualquier tipo de filtración, y así hacer más efectiva la misión que se le encomendaba, ya que interceptaría a los holandeses rebeldes sin que estos fueran alertados con anterioridad.

Sus objetivos, en palabras de dicho duque, serán los de apresar a todos los holandeses que pudiese una vez llegada a la Península de Araya y sus alrededores, así como destruir todas las instalaciones que tuviesen, para después peinar los alrededores y limpiar de piratas y corsarios las costas de Tierra Firme y de las Islas de Barlovento.

⁶¹ VARELA MARCOS (1980) p. 176

⁶² *Ibíd*em pp. 193-195: En dichos informes de rigor, hacía hincapié en el elevado número de desertores, sobre lo cual razona que existe una falta evidente de disciplina, pero también lo achaca al escaso nivel de vida de los marineros, dentro y fuera de los barcos, lo cual ya hemos visto anteriormente. Véase p. 27.

⁶³ *Ibíd*em p. 172

Desarrollo de la misión

El 22 de septiembre la flota llegó a las Islas Canarias, de donde partían todos los viajes a América, siguiendo la corriente que utilizó Colón, pues era la corriente que se conocía para realizar el viaje de ida.

Vemos como D. Luis Fajardo, antes de que arriben a América, ordena a Martín de Vallecilla, almirante de la Escuadra de Vizcaya, que se adelante con tres barcos para limpiar la isla de Dominica, donde se presuponía que había organizada una red de espionaje⁶⁴. Con tal efecto se pretendía el total silenciamiento del Caribe en cuanto a la misión que había llevado a cabo el Imperio español en nombre de Felipe III, y que no se corriera la voz de la presencia de la Armada en Araya.

La batalla de Ancón de Refriegas

Por otro lado, el grueso de la Armada llegará a la Isla de Margarita el 5 de noviembre. En este momento, D. Luis Fajardo tomará la decisión de dividir la formación en dos bloques⁶⁵, en donde cada uno realizaría un movimiento envolvente o de pinza por cada vertiente de la isla, y así poder atrapar al mayor número de urcas holandesas antes de que éstas logran salir del golfo de Cariaco⁶⁶ cuando la flota llegase al puerto de la Gran Salina, Ancón de Refriegas⁶⁷.

Los resultados se conocerán ese mismo día, en donde lograron capturar algunas urcas, y en donde otras lograron darse a la fuga. Algunas de ellas se aproximarán a la costa y los holandeses rebeldes huirán hacia tierra adentro, mientras que otras lograrán huir del cerco que proponían los españoles gracias a la mayor maniobrabilidad de las urcas, debido al menor calado que los galeones españoles, y es que los pataches que

⁶⁴ VARELA MARCOS (1980) p. 200

⁶⁵ *Ibidem* p. 202

⁶⁶ Vid. mapa 2.

⁶⁷ DÁVILA (2015), p. 55

viajaban con ellos, que eran los barcos de menor calado, estaban aún por llegar a manos de Martín de Vallecilla, el cual estaba de regreso de la isla de Dominica.

Uno de los barcos capturados en la acción del 6 de noviembre en Araya será el Daniel de Mujerol, el señor de la salina⁶⁸, cabecilla del funcionamiento de toda la red clientelar que se escondía en Araya, el que según D. Luis Fajardo, más daño había causado a las islas y costas de los alrededores a Araya. Le describe como una especie de demonio de la zona al que, a modo de cuento o de relato, los padres advertían a sus hijos de que tuvieran cuidado con él, como si del hombre del saco se tratara, aunque por otro lado muchos de ellos negociaban con el susodicho Daniel de Mujerol⁶⁹.

En lo relativo a éste corsario, que fue ejecutado junto con su tripulación al día siguiente, debemos destacar la ausencia de correspondencia en donde se le mencione, como ya veíamos anteriormente⁷⁰, en esa complicidad entre españoles y holandeses rebeldes, complicidad que según D. Luis Fajardo, podía salpicar incluso a los propios gobernadores⁷¹.

Misión secundaria de la Armada

Con la llegada de Martín de Vallecilla, la Armada en conjunto se refugiará en las costas de la isla de Margarita, al acecho de más urcas rezagadas que pudieran haber emprendido el viaje a Araya, atrapando varias de ellas en los días posteriores. El 23 de diciembre abandonará la zona rumbo a San Juan de Puerto Rico⁷², para así continuar con la segunda parte de la misión, que consistía en la limpieza de piratas y corsarios del resto de las costas de Tierra Firme y de las Islas de Barlovento.

El regreso a España

⁶⁸ Véase p. 10

⁶⁹ Véase pp. 11-12

⁷⁰ Véase pp. 13-14

⁷¹ VARELA MARCOS (1980) p. 205

⁷² *Ibíd*em p. 210

Posteriormente el grueso de la Armada viajará al puerto de Monte Cristo, de donde saldrán rumbo a España a finales de enero aproximadamente. La llegada a Lisboa será de forma escalonada, ya que, debido a unas tormentas, la flota se dividió en varios grupos dispersos, que llegaron a tierra con intervalos de tiempo muy dispares.

Mencionábamos anteriormente que el grueso de la flota emprende el viaje de vuelta, porque D. Luis Fajardo ordenará a su amigo Juan Álvarez, almirante de la Armada⁷³, la tarea de escoltar a la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias en su regreso a España, nombrándolo capitán general al mando de 5 galeones de la Armada. Tras los retrasos sufridos por los temporales, y los meses que tuvieron que dedicar a las reparaciones, Juan Álvarez llegará a Sevilla en octubre de 1606, poniendo así fin a la misión encomendada a D. Luis Fajardo.

Los altos mandos de la expedición recibirán una serie de mercedes provenientes del rey, en agradecimiento a sus servicios. Entre las siguientes, podemos encontrar, señalándolas simplemente como una anécdota, la ascensión de Juan Álvarez, el almirante que pidió a la Corte D. Luis Fajardo durante los preparativos de la misión, al cargo de general a petición del mismo capitán general. Por otro lado, a D. Luis Fajardo se le concederá el quinto real⁷⁴ del botín conseguido en la misión, lo cual suponía en la época una concesión económica equivalente a la quinta parte, proveniente de la misma Hacienda Real.

⁷³ No confundir con Martín de Vallecilla, almirante de la Escuadra de Vizcaya.

⁷⁴ VARELA MARCOS (1980) pp. 235-236

Informes de Fajardo posteriores a la misión.

D. Luis Fajardo va a realizar una serie de informes típicos que realizaban los altos mandos destinados en una misión en particular, de carácter informativo para la Corte, aunque el capitán general irá más allá de eso exponiendo sus propias opiniones en según qué asuntos de la expedición.

En términos generales, D. Luis Fajardo va a moverse entre las dos corrientes que veíamos anteriormente que existían dentro del Consejo de Estado⁷⁵, viendo con buenos ojos el proyecto de Antonelli de inundar la Gran Salina, pues razona por su propia experiencia que la salina sí se encuentra más baja que el nivel del mar. Por otro lado, ve acierto tanto en la modificación del itinerario de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, como en la futura creación de la Armada de Barlovento. Es por tanto que no podemos apreciar una clara manifestación del capitán general acerca de lo que, bajo su experiencia, se debería hacer, pues él manifiesta su propia opinión, pero por otro lado no quiere enemistarse con los otros miembros del Consejo de Estado.

En lo que sí podremos sacar unas conclusiones más relevantes en cuanto a la opinión basada en la experiencia de los informes de D. Luis Fajardo, es en lo tocante a temas de segundo orden para la Corte, pero de mayor importancia para él, a la hora de tomar cartas en el asunto con brevedad.

Por un lado, destaca la laxitud en el cumplimiento de las ordenanzas en manos de las gobernaciones de Cumaná y Margarita, haciendo referencia a la omisión de parte de la información respecto a las actividades que allí se realizaban, o el caso del encubrimiento del artífice del funcionamiento de la extracción de sal ilegal y del comercio también ilícito en la zona, Daniel de Mujerol.

⁷⁵ Véase p. 17-22

Por otro lado, debemos destacar el interés que denotamos en D. Luis Fajardo por advertir a su majestad el rey Felipe III acerca de las plantaciones de tabaco que existen tanto en las Islas de Barlovento, controladas por los caribes, así como en la provincia de Tierra Firme por los nativos del lugar.

Dichas plantaciones, suponen para el capitán general, un problema igual o mayor que el de las salinas. Esto es debido a que el tabaco se estaba popularizando poco a poco a comienzos del S. XVII en Europa, y los corsarios holandeses, ingleses y franceses pagaban una buena suma por adquirir dicho producto, que se estaba convirtiendo en un artículo de lujo, con un precio bastante elevado. A cambio, los corsarios les pagaban a los nativos con productos manufacturados del Viejo Mundo, a un precio, como ya sabemos, mucho menor que el que pagarían si lo adquirieran de los españoles.

Conclusiones.

La última década del S. XVI va a suponer un antes y un después en la hegemonía española en América. Como vemos en el capítulo correspondiente, la llegada de los holandeses rebeldes a la Península de Araya en el año 1593, y su estancia durante más de una década con relativa comodidad, destapa la incapacidad del Imperio español para defender sus posesiones.

Los intentos de modernización en cuanto a la política naval en los últimos años del reinado de Felipe II y, sobre todo en los primeros años del reinado de su hijo, Felipe III, van a resultar en vano debido a dos factores clave. Por un lado, el enérgico desarrollo naval tanto teórico como industrial de las potencias europeas atlánticas. Por otro lado, la ruina financiera en la que se encontraba la Real Hacienda, que imposibilitaba el salto a la modernización que la armada española no había dado durante el S. XVI, enquistada en el pasado glorioso de la época de los descubrimientos.

Podríamos marcar el inicio de las afrentas constantes contra los territorios extra peninsulares del Imperio español, a comienzos del S. XVII. Vista la incapacidad de solucionar problemas como el de Araya, los piratas y corsarios europeos van a gozar de una confianza inédita a la hora de actuar en el Caribe, a sabiendas de que los españoles tenían muchas dificultades para hacerles frente. Sumado ello al desarrollo naval que mencionábamos anteriormente, los holandeses, ingleses y franceses van a multiplicar el número de expediciones al Nuevo Mundo.

Debemos entender el bloqueo comercial de Felipe II como el jaque de España sobre los holandeses, que estos últimos resolvieron de la mejor de las maneras, transformando un problema en una solución. La medida del monarca hispánico se convirtió entonces en el impulso que la joven nación holandesa necesitaba para echarse a la mar con garantías.

Por otro lado, la aprobación de la Armada de Barlovento no hará sino alargar un enfrentamiento por las salinas de Araya que comenzó el 6 de noviembre de 1605 con la Batalla de Ancón de Refriegas, y que terminará con el Tratado de Westfalia en el año 1648.

Centrándonos en aspectos más concretos, cabe destacar la pobre situación en la que se encontraba la armada española a comienzos del S. XVII. Vemos patente la escasez financiera a la que hacíamos referencia en las descripciones de los barcos que servían para la Armada Real del Mar Océano, en donde prácticamente todos habían sobrepasado su vida útil de servicio. Así pues, la condición económica paupérrima de los marinos, es un fiel espejo de lo que decimos.

Con todo ello, las intenciones renovadoras que Felipe III trajo consigo, no lograron pasar definitivamente del papel a la práctica. La aprobación de la Armada de Barlovento, en contraposición con el envío de la Armada Real del Mar Océano como experiencia previa, no hará sino evidenciar la imposibilidad de España para actuar en todos los frentes que tuvo abiertos al mismo tiempo.

Por último, debemos atender a los informes que D. Luis Fajardo realizó tras la misión, gracias a los cuales sabemos que el problema de las salinas de Araya, no era sino el principio del contrabando ilegal a gran escala. La coraza del Caribe español, ésa hegemonía sobre sus territorios americanos, se resquebrajaba por momentos, evidenciada por casos como el de la sal, el tabaco, o el contrabando con mercancías europeas.

FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo General de Indias. Mapas y Planos de Venezuela

BIBLIOGRAFÍA

DÁVILA, Rafael (2015): La sal: objetivo codiciado por Holanda en las provincias de Nueva Andalucía y Venezuela durante el siglo XVII. Caracas, Universidad Pedagógica Experimental Libertador.

GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio (1991): Los holandeses en América del Norte y en el Caribe en el siglo XVII, España, Alhambra Longman

HIGUERA SOLDEVILLA, Luis (2008): Cantabria y la Armada española, una historia que arranca de las Cuatro Villas de la Costa, España, Los Cántabros

JUNOT, Yves (2017): “Exiles-Migrants and Reconciliation in the Spanish Low Countries after the Peace of Arras (1579)”, Culture & History Journal, nº6, pp. 2-4

SANZ CAMAÑES, Porfirio (2013): Los ecos de la Armada. España, Inglaterra y la estabilidad del Norte (1585- 1660), Madrid, Sílex

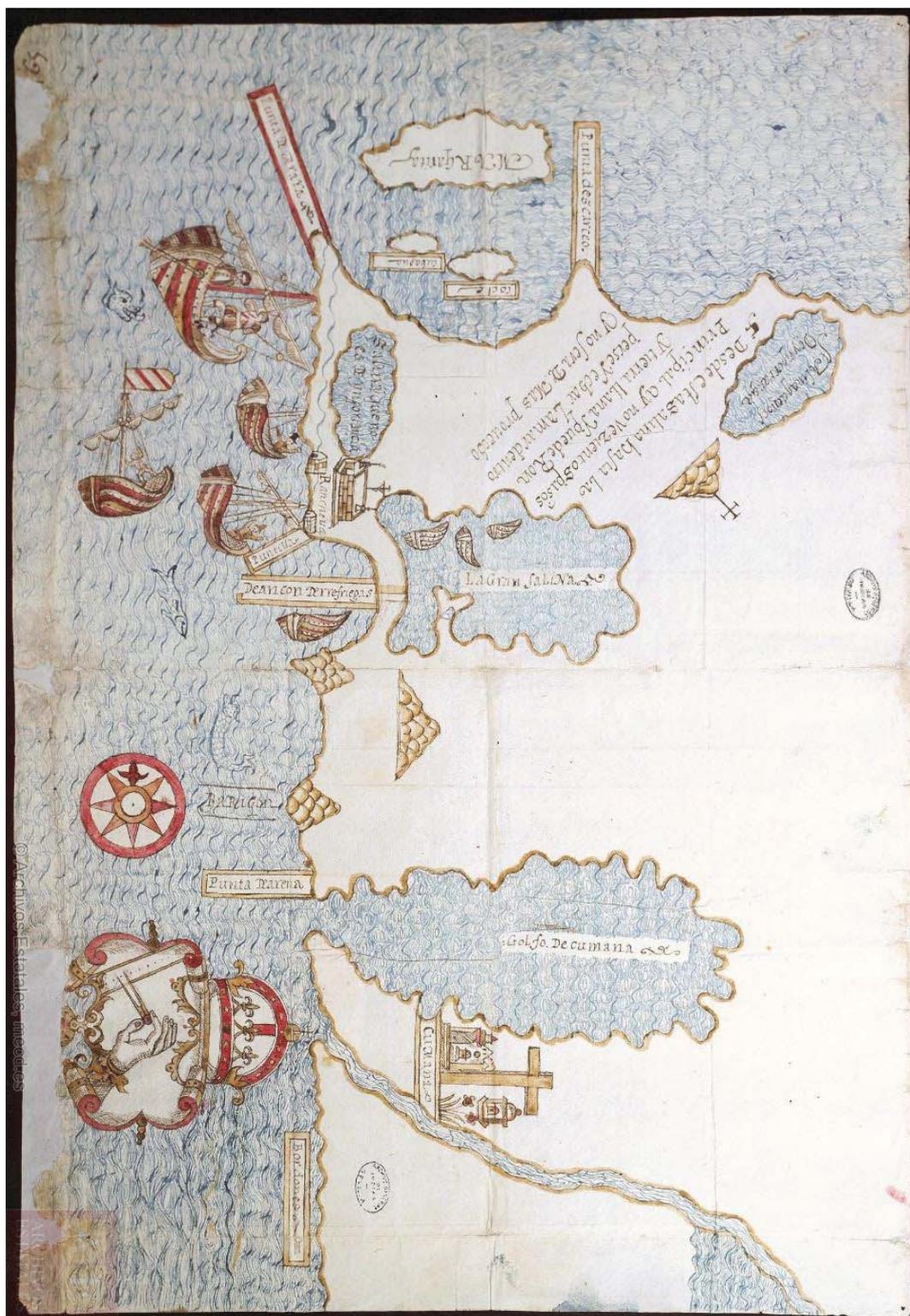
VARELA MARCOS, JESÚS (1980): Las salinas de Araya y el origen de la armada de Barlovento, Caracas, Academia Nacional de la Historia.

TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1974): Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento, España, Böhlau-Verlag

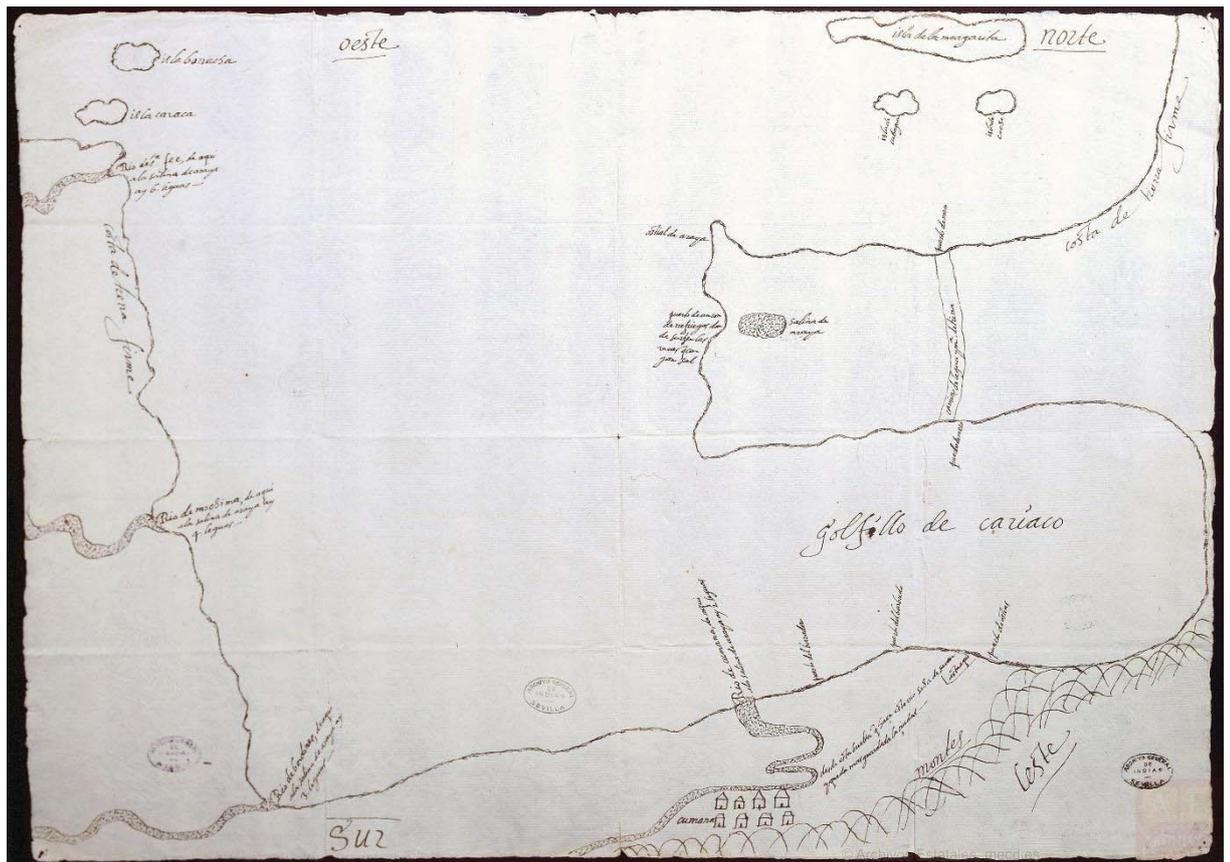
RECURSOS ELECTRÓNICOS

ROSATI AGUERRE, Hugo. “La economía colonial”. [En línea] Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile. Disponible en <http://www7.uc.cl/sw_educ/historia/america/html/2_1_3.html>

Anexo



A.G.I. Mapas y Planos Venezuela. Sin autor ni fecha. Representación de la Península de Araya sus salinas, y las montañas circundantes. Al norte observamos la isla de Margarita, y al sur el golfo de Cariaco con la gobernación de Cumaná. (Mapa 1).



A. G. I. Mapas y Planos Venezuela. Sin autor ni fecha. Representación detallada de los entornos de la Península de Araya. (Mapa 2).