

LAS FLOTAS DE INDIAS: AFIRMACIÓN DE LA MENTALIDAD NAVAL DEL IMPERIO ESPAÑOL

José M^a TURNAY ABAD

Introducción

A partir de mediados del siglo XVIII una serie de circunstancias adversas propiciaron que España perdiera su condición de potencia marítima y se fraguase la idea de que siempre vivió de espaldas al mar. Los enfrentamientos con Francia e Inglaterra, la Guerra de la Independencia, la emancipación de las colonias y las tres guerras carlistas dejaron a España sin la población y los recursos necesarios para mantener su poder naval y quedó al margen del libre comercio, la industrialización y los avances tecnológicos. Pero España, una nación de tamaño medio, escasamente poblada y sin apenas materias primas, lideró el mundo durante casi tres siglos, gracias a que había mirado al mar con éxito durante la expansión de su Imperio.

Las colonias americanas florecieron rápidamente y sus recursos llegaban a la península por la eficaz protección que daban al tráfico marítimo en el Atlántico las *flotas de Indias*. Un invento español, alabado incluso por historiadores anglosajones, que contradice la imagen de derrotados por la piratería que la literatura y el cine dan de los *galeones* españoles. Desde que a finales del siglo XVI don Alvaro de Bazán pusiera en fuga de la costa española a los corsarios hugonotes al servicio de Francisco I y se trasladasen al Caribe, hasta mediados del XVIII, los piratas y corsarios se cuidaron mucho de atacar a las *flotas*; sus pocos éxitos fueron contra el cabotaje desprotegido en las Antillas.

De hecho, la primera captura de una *flota* fue frente a Cuba en 1628 por la escuadra del almirante holandés Piet Neyn. En 1657 otro convoy fue apresado frente a las costas canarias por la armada inglesa de Blake, y por último en 1702 una escuadra combinada anglo-holandesa hundió a la *flota* que descargaba en Rande sin la adecuada defensa terrestre por la incuria y desorganización de quienes debieron darle buen resguardo en la Ría de Vigo. Hasta finales del siglo XX los historiadores anglosajones no han revisado su historia naval para desmentir las leyendas en las que románticos corsarios y piratas frecuentemente apresaban galeones en brillantes acciones navales para desquitarse de haber sufrido torturas de las crueles autoridades españolas, que la Gran Armada fue destruida

completamente por Francis Drake o que este corsario fue el primer marino que circunnavegó el globo.

La clave para establecer el monopolio comercial español en América fue la existencia durante 217 años de las *flotas de Indias*, que se formaron a partir de 1561 y subsistieron hasta 1778. La defensa del libre comercio por otras potencias marítimas provocó su muerte lenta, a pesar de que la monarquía española intentó suavizar el monopolio con el *Reglamento de Libre Comercio* que, por extemporáneo, no respondió a la realidad comercial americana transformada por la revolución industrial.

Comercio y primeros ataques al tráfico marítimo con las Indias.

España obtuvo en 1494 por la bula *Inter Caetera* del Papa Alejandro VI la titularidad de las tierras descubiertas al oeste de las Azores. Portugal no la aceptó, hasta que por el Tratado de Tordesillas la línea de demarcación se trasladó 370 leguas a poniente y ambos países se concedían mutua libertad de paso por sus aguas. En 1495 un edicto de los Reyes Católicos autorizaba a los súbditos *destos reinos* a tripular naves dirigidas a las recién descubiertas *Indias* y a participar de las riquezas que allí encontraran, si bien el *Tesoro Real* se reservaba la quinta parte de las riquezas y la propiedad vitalicia de los yacimientos de oro, plata y piedras preciosas. La consecuencia fue una avalancha de navíos españoles que se aventuraban a cruzar el Atlántico.

El descubrimiento de América supuso que a principios del siglo XVI el foco del comercio internacional se trasladase del Mediterráneo al Atlántico y que España y Portugal impusiesen el monopolio comercial con sus dominios ultramarinos. Inglaterra y Francia, más tarde Holanda, mediante el contrabando trataron de romper las barreras mercantiles impuestas y apoyaron el corso y la piratería, surgidos al conjuro de las noticias sobre los tesoros de las tierras descubiertas.

Para corregir el desbarajuste inicial y ordenar las comunicaciones con Ultramar, por Real Decreto del 20 de enero de 1503 se fundó la *Casa de Contratación de las Indias*, con sede en Sevilla. Años más tarde, dado el gran impulso de la colonización, se constituiría el *Consejo Real y Supremo de las Indias*, para el gobierno de la política, administración, justicia, economía y defensa de las Américas, del que dependía la *Casa de Contratación*.

La eficaz protección al tráfico marítimo proporcionada por el sistema de las *flotas de Indias* y el levantamiento de mapas y cartografía náutica desde finales del siglo XV es reflejo de la política naval de los Reyes

Católicos y los Austrias Mayores, decisiva para el establecimiento de las colonias, el éxito del comercio atlántico y para mantener el Imperio. Inglaterra y los Países Bajos pronto emularon esta política creando sus Compañías de las Indias Orientales.

A comienzos del siglo XVI España necesitaba las riquezas de *las Indias*. Por entonces se enfrentaba al rey de Francia, los príncipes alemanes, el Imperio Otomano, y más tarde a Inglaterra y las Provincias Unidas. Para impedir su tráfico marítimo en el Mediterráneo, Francia pactó con el Imperio Otomano y los príncipes protestantes, y protegió a los piratas berberiscos que azotaban las costas del Imperio Español en Europa. Asimismo concedió a franceses e ingleses patentes de corso en el Atlántico contra las naves españolas, que dieron poco fruto, por ignorar sus derrotas y tener que limitarse a esperarlas a su regreso a Sevilla apostados entre las Azores, las Canarias y la Península Ibérica.

Liderazgo español en Cartografía y Navegación

La cartografía de *las Indias* comenzó a elaborarse inmediatamente después del descubrimiento. Antes de 1492 los mareantes sabían que la constancia de los vientos alisios atlánticos favorecía la navegación hacia el oeste y entorpecía el regreso. La vuelta de Colón hizo que navegantes españoles, como Antonio de Torres, Pero Alonso Niño y los jefes de las *flotas*, siguieran las indicaciones de su derrotero primitivo, para remontar desde La Española hacia el norte buscando los vientos favorables para el tornaviaje. El piloto Andrés de Morales, establecido en dicha isla, recopiló sus datos y dedujo ya entonces el régimen de las corrientes oceánicas que facilitaba el viaje redondo a *las Indias*.

Colón, buscando el paso hacia las Islas de la Especiería, reconoció la costa e islas centroamericanas. Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís exploraron desde Honduras hasta el canal entre el Yucatán y Cuba, y reconocieron la parte meridional del continente a partir del cabo de San Agustín. Sebastián Docampo bojeó la isla de Cuba. Andrés de Morales trazó los mapas de ríos, montes y puertos de La Española, Puerto Rico y Cuba. Ponce de León, Alonso de Ojeda y Vasco Núñez reconocieron la costa, hasta descubrir el Océano Pacífico.

Durante el gobierno de Ovando en Cuba, comisiones *ad hoc* creadas por la Corona mejoraron el estudio geográfico de *las Indias*. Los conocimientos adquiridos por maestros, pilotos y descubridores, se plasmaban en derroteros, cartas y mapas que el gobernador de La Española remitía a la *Casa de Contratación*. Su carácter confidencial favorecía el monopolio del comercio y establecimiento en *las Indias*. En principio, las islas, costas y puntos conspicuos se situaban por estima

mediante rumbo y distancia calculada a buen ojo. El Rey creó una Junta para aplicar mayor rigor científico al padrón general de cartografía de *las Indias*. Convocada por primera vez en Corte en 1.507, reunió a los navegantes de más crédito a su servicio: Vicente Yañez Pinzón, Juan Díaz de Solís, Juan de la Cosa y Amerigo Vespucci. Los oficiales de la *Casa de Contratación* debían cumplir las reglas acordadas por la Junta. El rigor científico en la cartografía era esencial frente a las reclamaciones territoriales de otros colonizadores, como Portugal.

El emperador Carlos V para mejorar la formación de quienes tenían a su cargo los bajeles rumbo a *las Indias* instituyó en la *Casa de Contratación* una *Escuela de Navegación*. El título de piloto y maestre que facultaba para hacer la *Carrera de Indias* sólo se concedía a los navegantes que atendieran durante al menos un año sus enseñanzas sobre el arte de navegar y cosmografía. Las *flotas de Indias* no podían zarpar de Sevilla sin instrucciones para la navegación y la cartografía suministradas por el Piloto Mayor examinador o los cosmógrafos catedráticos. El primer nombramiento de Piloto Mayor recayó en Amerigo Vespucci. Todas las naves que partían hacia *las Indias* debían llevar un diario de bitácora que junto a la carta de navegación presentarían a su regreso.

El Piloto Mayor y otros facultativos autorizados de la *Casa de Contratación* corregían la información y la cartografía incesantemente y eran los únicos responsables de divulgarlas en la *Escuela de Navegación*, junto con el manejo de los instrumentos náuticos. Los estudios incluían: la esfera terrestre; determinación de la altura del sol y de la latitud; utilización de la carta náutica y trazado de la situación del buque; la construcción y detección de errores en instrumentos náuticos; manejo de la aguja de marear, astrolabio, cuadrante y ballestilla; uso de un reloj general diurno y nocturno; conocimientos de las fases lunares y cálculo de las mareas para entrar en ríos y barras; así como *otras cosas que tocan a la práctica y uso*.

Los avances en la navegación aconsejaron su recopilación. Martín Fernández de Enciso hizo el primer compendio, la *Summa de Geographia...e arte de marear*, impresa en Sevilla en 1.519. Continuaron Francisco Falero con el *Tratado de la Sphera y del marear*, Pedro Medina con tres libros sobre el *Arte de Navegar* y Martín Cortés con el *Breve compendio de la Sphera y del arte de navegar*. Cosmógrafos naturales de España o a su servicio crearon un arte de navegar basado en métodos científicos y adoptado por toda Europa. El *Consejo de Indias* fundó en Sevilla y luego en Mallorca, Valencia y sur de Italia, auténticas universidades de náutica donde enseñaban eminentes cosmógrafos. De la sevillana, además de los citados Juan de la Cosa,

Solís y Vespucci, fueron miembros destacados Nuño García de Toreno, Diego Ribero, Sebastián Caboto, Diego Gutiérrez y Pero Reivel. De la mallorquina, Guillermo Solerio, Gabriel de Vallseca, Juan Ortiz, Palestrinas, Oliva y Martínez, que se establecieron más tarde en Valencia, Mesina, Palermo y Nápoles. Las enseñanzas náuticas españolas adquirieron tal esplendor que se acuñó la frase *Europa aprendió a navegar en libros españoles*.

Para conservar el monopolio del tráfico marítimo con *las Indias*, la *Casa de Contratación* velaba por la confidencialidad de los avances científicos relacionados, de forma que muchos trabajos de navegantes y cosmógrafos no los divulgaba, negando la licencia de impresión o limitando su tirada y distribución. Así, muchos españoles eran ajenos a la importancia de nuestra realidad naval en tanto que conocían de los asuntos europeos, forjándose consecuentemente una mentalidad más continental que naval.

Unicamente la *Casa de Contratación* autorizaba el despacho de buques hacia el Nuevo Mundo. El permiso para hacer la *Carrera de Indias* se concedía a pilotos con el título de la *Escuela de Navegación de Sevilla*, seleccionados entre los navegantes al servicio de la Corona. Estos quedaban ligados a la *Casa de Contratación* por contrato, cuyo incumplimiento era delito de alta traición castigado con reclusión a galeras o pena de muerte. En las cláusulas figuraban la confidencialidad de rutas, cartografía y conocimientos náuticos, así como el deber de recopilar datos náuticos relativos a la cartografía, corrientes, mareas, derrotas, etc... de *las Indias*. Los buques partían exclusivamente del puerto de Sevilla, lo que restringía este tráfico.

El corsario italiano al servicio de Francia, Jean Fleury, capturó en 1523 a la altura del Cabo San Vicente dos carabelas que traían de México el *tesoro de Moctezuma* (310 Kgs de perlas y 230 de oro). Además de una humillación para el emperador Carlos V, supuso poner en poder del corsario, valiosa documentación sobre la conquista por Hernán Cortés de Nueva España, el esplendoroso México azteca, y lo más grave, la cartografía secreta española para las navegaciones a *las Indias Occidentales*. El perjuicio para España ya se había producido y la invención de la prensa de Gutenberg lo agravó, al permitir multiplicar las grabaciones cartográficas. Flandes y Venecia, sobre todo, divulgaron por Europa lo que era patrimonio exclusivo español. Este acontecimiento marcó el fin del monopolio en la ruta de los descubrimientos y alentó el contrabando, la piratería, el corso y los ataques a los emplazamientos españoles en el Nuevo Mundo, ya que la represalia posterior que capitaneó don Alvaro de Bazán en las costas de la Península y Canarias propició su traslado a las Antillas. Carlos V y Felipe II tomaron medidas

disuasorias, como el establecimiento del sistema de las *flotas de Indias* y la fortificación de los principales puertos americanos (Cartagena, Santiago, San Juan, Portobelo, etc,...).

Creación de las *flotas de Indias*

Después del incidente del *tesoro de Moctezuma* el *Consejo de Indias* recomendó, aunque sirvió de poco, que los mercantes de la *carrera de Indias* navegaran en conserva. Una ordenanza de 1543 estableció que lo hicieran reunidos en dos *flotas*, compuestas por un mínimo de 10 bajeles de 100 o más toneladas, que saldrían en marzo y septiembre de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar, escoltados por un buque armado a costa de la *tasa de avería*. Una vez en el Caribe los mercantes navegarían hacia su puerto de destino y el escolta se dedicaría a perseguir la piratería. Al cabo de tres meses los mercantes se reunirían en La Habana con el escolta para regresar protegidos a España.

En 1552 se pretendió suprimir la escolta. Se armó a los mercantes y se crearon dos agrupaciones navales, una con base en Sevilla para proteger la recalada en la Península y otra en Santo Domingo para la defensa en el Caribe. Apenas un año después se volvió al sistema de *flotas* protegiéndolas con un mínimo de dos naos, capitana y almiranta, aunque lo usual eran cuatro escoltas, sobre todo desde mediados del Siglo XVI en que el comercio de manufacturas extranjeras y productos alimenticios desde la metrópoli adquirió gran importancia.

Dos *flotas de Indias*

Dado que existían los virreinos de Nueva España (México) y de Tierra Firme (Perú, Colombia y Venezuela), se fijó enviar cada año dos *flotas de Indias*. Por Real Cédula de 10 de julio de 1561, ampliada más tarde, *partirían del “Río de Sevilla” custodiadas por una Armada Real haciéndoles escolta y guarda... y traiga el tesoro nuestro y de particulares*. El Rey, mediante la Real Hacienda, era dueño de la mayor parte del tesoro y el beneficiario del impuesto de la carga del tornaviaje. Conocido como *Tesoro Real*, se transportaba en buques de la Armada. Estos tenían prohibida otra carga, pero en ocasiones llevaban contrabando, lo que les impedía maniobrar con rapidez frente al enemigo

Los galeones debían desplazar más de 300 toneladas e ir armados con al menos 8 cañones de bronce, 4 de hierro y 24 piezas menores. Los de la *Carrera de Indias* no superaban las 500 toneladas, para que su calado no les impidiese pasar la barra de Sanlúcar. Durante el siglo XVII, con el desarrollo de la arquitectura naval, llegaron a desplazar 1600 toneladas,

montar de 55 a 80 cañones en dos cubiertas, además de la del puente como plaza de armas en los abordajes, y llevar una dotación de hasta 230 hombres, incluidos 100 arcabuceros y mosqueteros y más de 30 artilleros.

Los gastos para la defensa de las *flotas* iban con cargo al *impuesto de avería*, tasa que gravaba la mercancía y por tanto variaba con ella. En 1660, por presiones de los comerciantes, la Corona les impuso un canon fijo de 790.000 ducados y asumió a cambio los gastos del flete de los escoltas. Habitualmente cada *flota* estaba constituida por 30 ó 35 mercantes, artillados al menos con dos cañones, decenas de arcabuces y diversas armas blancas, y varios galeones de escolta. Pero a partir de mediados del siglo XVII, por el descenso de las explotaciones de oro y plata, era frecuente reducir la escolta a los galeones capitana y almiranta.

El mando de los galeones lo ejercía un capitán de mar. Un capitán de guerra de infantería era el jefe de la tropa permanente embarcada. A partir de 1.639, para evitar roces entre ellos, se formaron los capitanes de mar y guerra para el mando único. Un contraamaestre se encargaba del régimen de a bordo ejerciendo las funciones de segundo y oficial de maniobra. Los pilotos actuaban como oficiales auxiliares de derrota. Un alguacil de agua se encargaba de su racionamiento. También contaban con calafate, carpintero y buzo. La marinería debía tener entre los 18 y 50 años. Los grumetes, de edades entre 18 y 20 años, eran expertos en el manejo de aparejos, cabullería y velamen. Por último estaban los pajes o aprendices, de entre 13 y 17 años, que ejercían labores de aprendizaje de cualquier cometido.

A bordo de la capitana, el capitán general disponía de todo un estado mayor formado por: el piloto mayor, del que dependían los restantes pilotos de la flota; el veedor, encargado del cumplimiento de las ordenanzas, y del que a su vez dependían el maestro-tasador del oro, plata y piedras preciosas, el auditor o contable de los gastos e ingresos y el amanuense redactor de las disposiciones del capitán general. Un Gobernador era jefe de la fuerza de transporte y el capellán velaba por las almas de los viajeros, soldados y dotaciones.

La *flota* contaba asimismo con *avisos*, buques ligeros de menos de 60 toneladas, encargados de llevar a América la noticia de la salida de la *flota* para que se negociara la mercancía transportada. Por último, varios pataches y zabras, embarcaciones rápidas y muy ligeras que servían a los capitanes generales y almirantes de mensajeros y para controlar dos veces al día la situación de los buques y recuperar a los rezagados.

En 1569 se diferencian totalmente las dos *flotas de Indias*. La *Armada* o *Flota* de la Nueva España, con destino final Veracruz, zarpaba de

España en abril. La *de los Galeones* o de Tierra Firme, con puerto de arribada en Nombre de Dios y Portobelo posteriormente, partía de España en agosto y hacía escala en Cartagena de Indias. En ocasiones, ambas *flotas* navegaban juntas pero manteniendo su mando y personalidad propios.

La construcción naval y la navegación transoceánica

Los buques de la *Carrera de Indias* se construían por lo general en astilleros del Cantábrico, Cuba, Panamá y Veracruz. Durante el siglo XVI España y Portugal encabezan la revolución en la construcción naval. En los buques españoles se refuerza el forro interior, se aplican planchas de plomo a los fondos, se emplean betunes de preservación de mayor duración, y se inventan las bombas de achique de cobre. A comienzos de este siglo se generaliza la construcción de naos y carabelas para dar paso al galeón, más artillado, resistente y maniobrero, destinado a las travesías del Atlántico. Su adecuación para la escolta en la *Carrera de Indias* confirma que España ejercía el poder naval. El hecho de que en los astilleros del Cantábrico floreciese también la construcción de barcos para la pesca en Terranova, indica que la presencia española era notable más allá de su mar territorial y no sólo en las *Indias*.

La amenaza del Imperio Turco en el Mediterráneo hizo que no se descuidase la construcción de galeras y galeazas adaptadas al combate en estas aguas, a las que se les reforzó el casco, la obra muerta y la artillería. Las atarazanas de Barcelona y Valencia competían con las de Venecia y Génova.

A los adelantos en la construcción naval contribuyó don Alvaro de Bazán con la invención de nuevos tipos de galeones y galeazas más artillados. También contribuyeron al desarrollo de nuevos modelos de buques, los marinos, ingenieros y maestros especialistas Juan de Lezcano, Bernardino de Mendoza, Martín de Rentarúa y Andrea Doria, y armadores de Vizcaya y Guipúzcoa. Fallecido don Alvaro, tomaron el relevo sus hijos, y Pedro Menéndez de Avilés, Sarmiento de Gamboa y el ingeniero Francisco de Arriola.

Durante el reinado de Felipe II se formaron en Sevilla, Santander, Guipúzcoa y Vizcaya juntas de ingenieros y peritos con la finalidad de estudiar las condiciones en que se realizaba la construcción, enmendar sus fallos y calcular y decidir, por acuerdo, medidas y proporciones que diesen a las naves mayor maniobrabilidad y solidez.

Uno de los impulsores de los astilleros en el siglo XVI fue don Cristóbal de Barrios, superintendente de fábricas en la península y en *las*

Indias. Gracias a sus conocimientos se modificaron las reglas para la maestranza y el sistema de contratas, se otorgó la exención de impuestos a los pertrechos, se instituyeron primas y se dotó a la construcción naval de reglamentación administrativa. Instituyó lo que hoy llamaríamos un banco hipotecario, para prestar a los constructores bajo fianza y sin intereses. Aconsejó al Rey la construcción por cuenta real de galeones propios para las *flotas de Indias*. Dirigió los astilleros de Guarnizo y Pasajes, consiguiendo buques de calidad y buena economía. Desgraciadamente, este embrión de arsenales se truncó por la penuria del erario y la irregularidad y tardanza en los pagos comprometidos.

Continuaron las innovaciones en el diseño con el fortalecimiento de las ligazones con curvas y corbatones, las mejoras en el aparejo aumentando las vergas de juanete, la introducción de los espacios estancos en los fondos de los navíos por Lorenzo Ferrer Maldonado, y el alargado de la quilla con relación a la manga de Pedro Menéndez de Avilés, primero en construir en la isla de Cuba el denominado *galeoncete*, embarcación muy velera. Los hermanos Bazán, don Alvaro y don Alonso, diseñaron la galeaza y la galizabra, mixtos de galera y nao, dominando la fuerza o la ligereza en cada caso. También del reinado de Felipe II es la invención del *filibote*, destinado a *aviso*, de entre 120 y 200 toneladas, que armaba de ocho a doce piezas de artillería y embarcaba 56 hombres.

El primer tratado de construcción naval, en el que se formulaban reglas teóricas e incluía las innovaciones españolas, lo redactó Juan Escalante de Mendoza en 1.575. La extensa obra comprendía también conocimientos sobre navegación y la descripción de derrotas atlánticas, por lo que el *Consejo de Indias* vetó su impresión, permaneciendo sus conocimientos ignorados para el público hasta el siglo XIX.

Gracias a la iniciativa y tenacidad del almirante general don Diego Brochero se impulsaron reformas para incentivar la construcción naval, regeneración forestal y concesión de empréstitos de la caja real y primas de construcción para navíos de más de 300 toneladas, así como otras destinadas a mejorar la situación de marineros, pilotos y capitanes. Se consiguió de esta forma recomponer las *Armadas del Mar Océano* y las *Flotas de Indias*, tras el desastre de la Gran Armada en 1588 y la falta de recursos financieros.

En 1.608 se publicó una normativa, elaborada por prestigiosos especialistas navales, que afectaba a las reglas de proporción en las dimensiones de los navíos y a la forma de encintar, enramar y aferrar las nuevas construcciones. Se modificaron los parámetros tradicionales prolongando la eslora, rebajando el puntal y desterrando los castillos, que con su peso y altura disminuían maniobrabilidad, ofrecían mayor

resistencia al viento y aumentaban el balance y la cabezada. En 1.618, los maestros Tomé Cano, Juan de Veas y Diego Ramírez uniformaron y compendiaron la reglamentación sobre construcción naval en una nueva *ordenanza de fábricas*. Si bien durante la segunda mitad del siglo XVI y todo el XVII Inglaterra y los Países Bajos conquistaron el dominio de los mares con buques más rápidos y mejor artillados, de la resistencia y seguridad de los navíos españoles, reconocidas por sus enemigos, dieron prueba los escasos ataques a las *flotas de Indias* en mar abierto.

Preparación y travesía del Atlántico

Con la publicación del correspondiente bando por la *Casa de Contratación*, los armadores inscribían sus buques y los comerciantes contrataban los fletes y trasladaban al muelle sus mercancías. Cada navío pasaba tres inspecciones de los visitadores de la *Casa*. En la primera comprobaban su estado general, en la segunda verificaban la identidad de los embarcados, el peso de la carga, el avituallamiento mínimo para 80 días y el estado del armamento. La tercera tenía lugar en Sanlúcar para comprobar lo exigido en las anteriores y evitar que gente y mercancías de contrabando se introdujeran durante la bajada por el Guadalquivir. En Sanlúcar los galeones de escolta se reunían con la *flota* y ésta se hacía a la mar. Para evitar el espionaje y el embarque de proscritos, moriscos y otras gentes que tenían vedada su emigración a las colonias, ya no podían comunicarse con la costa, salvo por causa extraordinaria.

La *flota* comenzaba la travesía de unas diez singladuras por el Mar de las Yeguas, entre Sanlúcar y Canarias. En cabeza iba la capitana con el estandarte del capitán general izado en palo mayor, a continuación los mercantes, y de matalote la almiranta con su insignia en el mesana. Los otros galeones de escolta navegaban a barlovento para acudir rápidamente a la defensa. Al ocaso se encendía el gran fanal de la capitana que guiaba la *flota* y algunos buques encendían faroles de situación. El andar de la *flota* era muy lento, marcado por los mercantes más pesados. Normalmente empleaba dos meses y medio en llegar a *las Indias*, cuando un navío ligero tardaría tres semanas.

Una vez en Canarias, el capitán general despachaba un *aviso* a La Habana con cartas de la Corte y el anuncio de la próxima llegada de la *flota*, que se adentraba en el *Mar de las Damas*, llamado así porque en él hasta las mujeres podían gobernar las embarcaciones, dadas las condiciones ideales de navegación con los alisios soplando a favor. No hacían escala, salvo las incluidas en las instrucciones o por fuerza mayor, en cuyo caso su duración debía ser inferior a un día.

La alimentación, una vez consumidos los víveres frescos, estaba constituida por salazones, aceitunas, miel y queso, alimentos que tenían el inconveniente de incrementar la sed. Por ello, el agua potable embarcada estaba exclusivamente destinada para beber y estrictamente racionada. Con frecuencia aparecían enfermedades debido a la mala alimentación e higiene. El escorbuto, disentería, diarrea y sarna causaban muchas muertes. Las únicas distracciones a bordo eran los oficios religiosos y las prácticas de combate para la marinería y tropa.

Recalada en las *Pequeñas y Grandes Antillas* y arribada a *Tierra Firme y Nueva España*.

Atravesado el *Mar de las Damas*, la *flota de Tierra Firme* arrumbaba a la isla de Dominica donde fondeaba o tomaba la derrota alternativa más al Sur, entre Trinidad y Tobago. El capitán general despachaba entonces *avisos* a Río Hacha, Cartagena de Indias e Isla Margarita para recoger el *Tesoro Real*, y a la *Casa de Contratación* con las rentas de las pesquerías de perlas de aquellos emplazamientos. Posteriormente la *flota* enfilaba hacia Cartagena de Indias. A lo largo de su derrota se iban destacando unidades con destino a Honduras, Puerto Rico, Cuba, Santo Domingo, Maracaibo, La Guaira y Río Hacha.

En Cartagena la *flota* hacía escala de dos semanas para descargar la mercancía destinada al Nuevo Reino de Granada y recalaba finalmente en Nombre de Dios. La destrucción de este puerto por Francis Drake en 1595 obligó a la corona española a su sustitución por otro que se encontrase en el istmo de Panamá. La elección recayó en Portobelo, de mejores condiciones naturales que Nombre de Dios y que fue fortificado por el ingeniero militar Antonelli. No obstante, Morgan saqueó Portobelo en 1668 y, desde entonces hasta su reconstrucción, la *Flota de Tierra Firme* rendiría viaje en Cartagena de Indias. Portobelo, por su cercanía a Panamá, reducía el riesgo de ataques de corsarios y piratas durante el traslado por tierra del oro y la plata.

La *Flota de la Nueva España* recalaba en San Juan de Puerto Rico, donde permanecía diez días. Tras destacar algunas naos a otros fondeaderos de la zona, atravesaba el estrecho del Yucatán hacia Veracruz, donde amarraba junto al muro de la fortaleza de San Juan de Ulúa, se desaparejaba para invernar y licenciaba a las dotaciones hasta mayo, cuando los vientos favorables permitían iniciar el tornaviaje.

La intercomunicación oceánica y las *flotas auxiliares*

Para asegurar el tráfico comercial con sus posesiones en el Nuevo Mundo, España creó una red marítima sustentada en los puntos de enlace de las *flotas*: Nombre de Dios y más tarde Portobelo para la de *Tierra Firme*, Veracruz o La Habana para la de *Nueva España*, y Acapulco y Panamá para el comercio con el Pacífico y Oriente. La elección de estas terminales de la *Carrera de Indias* obedecía a sus condiciones naturales para la defensa contra piratas y corsarios, y a servir de puntos de conexión de una compleja red americana de comunicaciones configurada sobre los dos océanos, que se prolongó por el Pacífico hasta Oriente.

Las *flotas de Indias* transportaban mercancías procedentes de Europa, América, Asia y Oceanía, pues las había de Filipinas. Este comercio y la trata de negros de África, que hacían de España la primera potencia comercial en el mundo, exigía contar con tres *flotas auxiliares* en el Caribe y Pacífico meridional y septentrional, para redistribuir los productos llegados de la metrópoli y suministrar los que de las colonias se traían a España. Estaban formadas por buques de pequeño o mediano tonelaje construidos en astilleros del Nuevo Mundo (Cuba, Cartagena, México y Guayaquil). Las del Pacífico servían a redes comerciales que se internaban hasta el Río de la Plata y Filipinas. En teoría, estas *flotas* debían colocar las mercancías en los puertos terminales justo en el momento en que arribaban las *flotas de Indias* para apurar los transbordos, que en ocasiones se demoraban por vientos poco favorables, tempestades, lentas negociaciones, trámites burocráticos, presencia de corsarios, etc...

La *flota del Caribe* era considerable y enlazaba los numerosos puertos de Cuba (La Habana, Santiago y Matanzas), Puerto Rico (San Juan y Ponce), Santo Domingo (La Capital y Puerto Príncipe), Venezuela (Cumaná, La Guaira, Puerto Cabello, Coro y Maracaibo), y el Nuevo Reino de Granada (Río Hacha, Santa Marta y Cartagena), además de los centroamericanos y mexicanos.

La comunicación entre Veracruz y Acapulco se hacía por un larguísimo camino que atravesaba México de costa a costa pasando por su capital y que servía para traer la plata del norte hasta la costa. Panamá y Nombre de Dios, o más tarde Portobelo, se enlazaban por un camino a través del istmo de apenas unas 60 millas, paralelo al actual Canal de Panamá, conocido como *camino de Cruces*, por donde circulaba la plata peruana que era el botín más apreciado por la piratería caribeña, que solamente lo consiguió una vez, cuando Henry Morgan tomó Panamá.

La *flota subsidiaria* caribeña fue la que realmente soportó constantes ataques de piratas y corsarios por la escasez endémica de recursos, y que

obligó a la Armada a limitar sus acciones con la presencia de los galeones de las *flotas de Indias* en Cartagena, La Habana y San Juan. A pesar de ello, el Caribe era un mediterráneo español con una red autónoma de producción y consumo. Las *Flotas de Indias* y la *Armada subsidiaria* eran armas disuasorias contra el ataque al tráfico español. A excepción de las grandes flotas corsarias de Drake, Hawkins y más tarde de los Países Bajos, la piratería en el Caribe no actuó contra las *flotas de Indias*. A finales del siglo XVII y durante el XVIII, la *flota subsidiaria* del Caribe adquirió gran importancia comercial al suministrar a Europa productos de gran valor, como el cacao, azúcar, tabaco, algodón, añil y cueros. Cuando el interés de Inglaterra y Francia coincidió con el de España en asegurar su comercialización, armaron buques para la vigilancia de las islas y concedieron patentes de corso que acabaron con la piratería en el Caribe.

La división en dos *flotas auxiliares* en el Pacífico trataba de evitar que entre los dos virreinos se creara un área comercial sin control estatal. La *flota del Pacífico Septentrional* rara vez iba escoltada por galeones. En su base de Acapulco recogía los productos de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y California. El oro y la plata mexicana llegaba por tierra a Veracruz. El *galeón de Manila* era la prolongación en el Pacífico de la *flota de la Nueva España*. Se trataba de un galeón (a veces dos) de unas 500 a 1500 toneladas que entre 1565 y 1821 unió Acapulco con Manila. Transportaba mercancía valiosa, generalmente plata, valorada entre 300.000 y 2.500.000 pesos. Iba al mando de un comandante o general y llevaba una dotación de soldados de infantería. Embarcaba unos 250 hombres, incluyendo pasajeros que en ocasiones ayudaban a la defensa. Rara vez piratas y corsarios europeos se adentraban en el Pacífico, por lo que un solo galeón bastaba, ya que los piratas asiáticos con sus buques de pequeño desplazamiento eran incapaces de hacer frente a la artillería del galeón.

El galeón salía de Acapulco navegando hacia el Sur hasta el paralelo de 10/11 grados N, en que viraba hacia Poniente, subía hasta el paralelo 13/14 para recalar en las Marianas, de allí a Cavite y rendir viaje en Manila. El tornaviaje lo hacía buscando la corriente del Kuro-Shivo, hasta que en 1596 la captura del galeón por Japón obligó a cambiar la derrota. Desde Manila arrumbaba al SE hasta el paralelo de 11 grados, subiendo luego a los 22 grados N. Recalaba en América a la altura de cabo Mendocino y costeaba rumbo sur hasta Acapulco. El tornaviaje duraba cinco o seis meses, por lo que la salida desde Manila debía efectuarse en julio, o a lo más tardar en agosto, para evitar la época de ciclones. Aunque se intentó sostener una periodicidad anual, los resultados fueron infructuosos.

El éxito del galeón de Manila era la plata mejicana, muy escasa en Asia y de valor superior al oro. Con esta plata se compraban en Manila bellísimos marfiles, piedras preciosas, sedas, porcelanas, especias, perfumes y tapices. La ganancia de los comerciantes una vez vendidas las mercancías en Acapulco alcanzaba el trescientos por ciento.

La *flota del Pacífico Meridional*, denominada *Armada del Sur*, tenía su base en El Callao. Normalmente iba escoltada por uno o dos galeones. Hacía la derrota a Panamá con la plata del Potosí cargada en el puerto de Arica y con los caudales de Chile procedentes de Valparaíso. Durante la travesía se le incorporaba procedente de Guayaquil el *navío del oro*, que traía este metal procedente de Quito. Para disuadir a corsarios y piratas se planeó que al tiempo que los galeones partían desde Sanlúcar lo hiciera la *Armada del Sur* desde El Callao, para confluír en Panamá y Portobelo simultáneamente y proceder a efectuar el cambio de manufacturas por la plata transportada por el *camino de Cruces*. Desgraciadamente, rara vez se consiguió tal confluencia y la plata pasaba meses en el istmo, expuesta a los ataques piratas, o peor aún, al saqueo de comerciantes y autoridades corruptas que mermaban su valor y adquirirían mercancía de contrabando.

En el tornaviaje, la *Armada del Sur* llevaba las manufacturas europeas hacia Perú, descargaba previamente mercancías y pasajeros en Paita y se adentraba posteriormente en el Pacífico para evitar las corrientes en contra. Por último, arrumbaba hacia levante para rendir viaje en El Callao.

El tornaviaje de las *flotas de Indias*

La Habana, lugar donde aguardaban los galeones de escolta, era el puerto de *rendezvous* para los mercantes que componían las *flotas de Indias*. La salida desde este puerto se solía retrasar porque los buques arribaban con demora desde los diversos puertos de la zona. El tornaviaje era peligroso por los temporales, el paso del canal de La Bahama, entre Cuba y La Florida, lleno de bajos, y la presencia de piratas en el Caribe, las Azores y los accesos a la desembocadura del Guadalquivir. La *flota* debía partir, para evitar la temporada de ciclones, antes del 10 de agosto. De no hacerlo, se descargaba la mercancía en La Habana y se esperaba al año siguiente para volver en conserva con la otra *flota de Indias*. No se enviaba *aviso* a la Península, ni siquiera al recalar en las Azores, para no alertar a los piratas. Desde La Habana las *flotas* arrumbaban al canal de La Bahama, lo franqueaban y se dirigían a las Azores, donde era frecuente reforzar la escolta con buques procedentes de la Península, en caso de que España se encontrara en

guerra o de avistamiento de corsarias o piratas. En ocasiones recalaba en el Algarve para descargar contrabando. De allí a Sanlúcar, atravesaban la barra, subían el Guadalquivir y rendían viaje en Sevilla, donde descargaban la mercancía en la *Casa de Contratación*, que contaba la plata, cobraba los impuestos, pagaba a las dotaciones y devolvía el armamento al arsenal.

El aumento del tonelaje de los buques de la *carrera de Indias* obligó a partir de 1680 a zarpar y rendir viaje en Cádiz, aunque por presiones de los comerciantes sevillanos no se trasladó la *Casa de Contratación*, con lo cual las *flotas* se armaban en Cádiz y gestionaban en Sevilla. La elección de Sevilla como sede de la *Casa de Contratación* en 1503, en detrimento de Cádiz u otros puertos del Norte (Vigo, Coruña, Ferrol, Santander o Bilbao), se debió a la necesidad de reducir los riesgos de captura, sin atender a las ventajas que presentaban esos otros puertos por sus condiciones naturales para la defensa, o en los casos de Santander o Bilbao por sus astilleros. Los puertos cercanos al Río Tinto se desecharon por su proximidad a la entonces rival, Portugal.

Sevilla pudo perder su monopolio si, a mediados del siglo XVI, Felipe II, al aunar las coronas de España y Portugal, hubiese trasladado la Corte a Lisboa. No lo hizo por los intereses geopolíticos en el Mediterráneo y la necesidad de mantener abierto el *camino español* a Flandes a través de Italia, Suiza y el Franco-Condado. Lisboa se habría convertido así en la capital mundial del comercio marítimo. Este desvío de la visión naval de Felipe II debió responder también a su carácter reservado. Lisboa era una ciudad muy abierta, bulliciosa, cortesana y cosmopolita, por lo que el Rey prefirió su refugio monástico de El Escorial, donde no sufriría distracciones inoportunas. Fue una decisión que con el tiempo hubo de lamentar.

La capital en Lisboa habría supuesto para el Imperio disfrutar de las ventajas navales que ofrecía la incorporación de Portugal, permitiendo la explotación de su rico comercio portugués con las Indias Orientales, reduciendo a los Países Bajos rebeldes al cortarles el tráfico de ultramar con un bloqueo naval más eficaz y, por último, el control de las Azores habría dado mayor seguridad a las *flotas de Indias*. Este error en la política naval de Felipe II, unido al favoritismo en el Mediterráneo hacia las marinas de Génova y Venecia, en detrimento de la marina del Reino de Aragón, produjo el declinar de la hegemonía naval española.

Felipe II tuvo estos errores a pesar de contar durante parte de su reinado con don Alvaro de Bazán, uno de los mayores genios navales de todos los tiempos. Este ilustre marino, que no tuvo rival en el combate naval, impulsó el floreciente renacer de la construcción naval, y como estrategia insistió en actuar en la mar contra Inglaterra y los Países Bajos.

Sus consejos fueron desoídos con respecto a las Provincias Unidas, y pospuestos hasta ser ya inviables en el caso de Inglaterra, dando lugar al desastre de la *Grande Armada*. A pesar de todo, dejó un gran legado en las *flotas de Indias*. Fue su impulsor y su mecenas; financió de su peculio la construcción de galeones de escolta e introdujo modificaciones en el diseño de las naves y en su artillería, contribuyendo a que España mantuviese el comercio con sus colonias y pudiera financiar la guerra en Europa.

Decadencia de las *flotas de Indias*

La agonía del sistema de *flotas* comenzó al cesar el transporte de la plata americana a la metrópoli y de manufacturas a los criollos. A partir de mediados del siglo XVII las remesas de plata disminuyeron drásticamente. Los historiadores no se ponen de acuerdo sobre sus motivos, pero pueden apuntarse la crisis en la producción minera, la reinversión de capitales en la agricultura, las mayores necesidades burocráticas y de escolta, o la fuga de numerario a Asia a través de Manila. La pérdida del monopolio en la introducción de artículos suntuarios en América se debió a que ingleses, franceses y holandeses los llevaban a mejor precio, al estar exentos de impuestos y otros pagos para el flete y equipamiento de las flotas.

Por otra parte, la aquiescencia de las propias autoridades y la extensión de la costa atlántica americana, con profusión de calas, radas e islas, favorecieron el contrabando, que adquirió proporciones alarmantes a mediados del siglo XVI con la caída de Jamaica, Haití y numerosas islas caribeñas en manos de ingleses, franceses, holandeses, daneses y hasta suecos (Curaçao, S^t Thomas, San Eustaquio, Islas Vírgenes, La Martinica, etc,..). Desde estos enclaves las potencias europeas comenzaron a suministrar directamente sus manufacturas a los criollos.

Los monopolistas sevillanos empezaron a distanciar más en el tiempo las salidas de las flotas y a restringir sus arqueos, como medidas disuasorias para frenar la competitividad extranjera. Medidas que resultaron aún más contraproducentes, pues mientras más distanciaban las flotas, más dejaban el terreno abonado al contrabando que seguía inundando el mercado americano. En los últimos veinte años del siglo XVII el promedio de flotas a Tierra Firme fue de una cada 5 años y una cada 2'2 años a Nueva España

A comienzos del siglo XVIII, con la Guerra de Sucesión y al amparo del pacto de familia, las naves francesas negociaban abiertamente en los puertos españoles, lo que alarmó a Inglaterra, convertida en la primera potencia naval, que impuso a España en el Tratado de Utrecht el permiso

para negociar con las colonias con un buque al año, *Navío de Permiso*, y la cesión del monopolio de la trata de esclavos. En la práctica fue legalizar el contrabando, pues el *Navío de Permiso* se transbordaba con otras naves en alta mar y se convertía realmente en 10 ó 20 *navíos de permiso*. La trata de esclavos se justificaba en que eran necesarios para descargar mercancías esenciales, como vestidos y alimentos. La pérdida del monopolio comercial español en el Caribe supuso la agonía del *sistema de flotas*, si bien por otra parte trajo como ventaja la práctica desaparición de la piratería, que fue también perseguida por Inglaterra y Francia, nuevas potencias comerciales en la zona.

Con el advenimiento de la monarquía borbónica, Patiño impulsó una reforma sustancial en la reglamentación de las *flotas de Indias*. El 12 de mayo de 1717 se acaba con la bicefalia en la que Sevilla organizaba las flotas y Cádiz las armaba. A partir de entonces y hasta su desaparición 60 años después, Cádiz asumió el monopolio de la Carrera de Indias. En 1720 se publica el Real Proyecto para galeones y *flotas del Perú y Nueva España* y para *navíos de registro y avisos*. Con ello, Patiño pretendía resolver las necesidades de la metrópoli, dando salida a las manufacturas de la incipiente industria peninsular y recaudando más para la Real Hacienda. Rebajó en un 85% los impuestos que pagaban las manufacturas españolas y aumentó el de las extranjeras. Suprimió impuestos absurdos de escasa rentabilidad, racionalizó otros y procedió a elevar los derechos de importación de los metales preciosos.

En cuanto al *sistema de flotas*, la Corona suministraría los buques de escolta y se mantendría un calendario rígido para las salidas. La *flota de Nueva España* lo haría el 1 de Junio y la *de los Galeones* el 1 de Septiembre. Dos motivos fundamentales impidieron el éxito de estas reformas. Por un lado, el contrabando inglés y francés impedía vender a tiempo las manufacturas españolas. Por otra parte, el cabotaje y tráfico terrestre en América se habían anquilosado al no haberse utilizado durante años, llegando la plata muy mermada a Panamá y Veracruz, por haber hecho uso de ella las autoridades españolas para adquirir mercancías de contrabando.

En 1735 se reforma de nuevo la reglamentación sin estipular la periodicidad anual de la salida de las *flotas*. En 1737 la *de los Galeones* sale por última vez de Cádiz al mando de don Blas de Lezo. La Armada dedicó sus escasos buques de guerra en el Caribe a perseguir el contrabando y concedió patentes de corso para la represión del tráfico ilegal. Esta política de represión del contrabando y defensa del monopolio comercial, llevó a Inglaterra a preparar minuciosamente una excusa para declarar la guerra a España cuando finalizara la concesión del *Navío de Permiso* y de la trata de esclavos, estipuladas en el Tratado

de Utrecht. El apresamiento de un buque contrabandista inglés por un corsario al servicio de España y la amputación de la oreja del capitán Jenkins fue la excusa de Inglaterra para declarar la guerra y enviar una flota al mando del almirante Edward Vernon, que con base en Jamaica tenía la misión de destruir las plazas fuertes españolas. En 1739 logró arrasarlo Portobelo, pero fracasó en Cartagena de Indias gracias a la heroica defensa que hizo don Blas de Lezo.

En 1750, tras firmarse la paz con Inglaterra, el Marqués de la Ensenada restableció el *sistema de flotas* a pesar de que ya se escuchaban voces autorizadas que clamaban por su desaparición. En 1763 un nuevo conflicto con Inglaterra que tomó La Habana, fue el principio del fin. En 1765 salió la *flota de Indias* al mando de Agustín de Idiaquez; en ella viajaba don José de Gálvez, futuro ministro de Indias, con la misión de averiguar cual sería el mejor sistema para mantener el comercio y subsanar la economía de *las Indias*. Convencido de las ventajas del libre comercio, se autorizó por merced real a las islas de Sotavento (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita) el libre comercio con nueve puertos españoles.

En 1776 partió la última *flota*, que ya no conseguiría vender su mercancía, al mando de don Antonio de Ulloa. El 12 de Octubre de 1778 se promulgó el Reglamento de Libre Comercio para América, que permitía comerciar a todas las colonias con cualquier puerto de la metrópoli, a excepción de México y Venezuela, naciones a las que se extendería la autorización un año después. Aunque el reglamento no permitía el tráfico con otros puertos extranjeros, se liberaba a la América Hispana del monopolio de los comerciantes andaluces, clausurándose así el *sistema de flotas*.

CONCLUSIONES

A pesar de todos los problemas y circunstancias que rodearon a España, desde los Reyes Católicos hasta comienzos del siglo XIX se mantuvo con regularidad el comercio entre la metrópoli y las *Indias*. El éxito se debió al *sistema de flotas* para la *carrera de Indias* implantado por la Corona, y a la protección de la Armada. Fue una excelente iniciativa naval española que por primera vez logró traer, mediante convoyes escoltados por buques de la Armada, la plata y el oro que España necesitaba para mantener su Imperio durante tres siglos. El *sistema de flotas* tuvo una muerte honrosa, aunque tardía, al imponerse el libre comercio en todos los mares.

Es falsa la leyenda que relata los frecuentes apresamientos de las *flotas de Indias* por parte de piratas y corsarios. De los cientos de

convoyes que durante tres siglos surcaron el Atlántico, tan sólo tres fueron apresados o destruidos por armadas extranjeras, nunca por piratas.

El historiador y profesor J.B. Blach, una autoridad en historia naval británica, resume de la siguiente forma la actividad del *sistema de flotas*: *En las guerras entre España e Inglaterra, únicamente el ataque a naves sueltas tuvo algún éxito. Las Flotas del Tesoro triunfaron por su perfecta organización y porque los españoles disponían de un excelente servicio de información. Admitamos que, aparte de las presas menores, los marinos ingleses sólo en una única ocasión pudieron interceptar o apresar una de aquellas codiciadas Flotas.*

Con la perspectiva actual podemos pensar que si desde un principio se hubieran constituido pequeñas flotillas de buques de la Armada en plazas estratégicas del Caribe para combatir la piratería y el contrabando, con el paso de los siglos el Caribe hubiera sido totalmente español y su comercio floreciente habría dado a la corona española aún más esplendor. No obstante, la decisión de los monarcas españoles fue dar prioridad a la guerra en Europa, controlar para ello el Mediterráneo y asegurar la afluencia a la metrópoli del oro y la plata de *las Indias*. España, sin población suficiente y hombres de mar adiestrados que pudieran formar las dotaciones de los buques necesarios para mantener *flotas* en el Mediterráneo, Atlántico Norte, Caribe, Pacífico y Costa Española, era cuanto podía hacer.

Desgraciadamente, las comunicaciones con la metrópoli eran lentas y los virreyes y gobernadores en ocasiones actuaban por lucro personal. Los comerciantes sevillanos eran reacios a financiar la construcción y dotación de buques de guerra y a que se estableciera un comercio floreciente en el Caribe que rompiera su monopolio.

El *sistema de flotas*, que desapareció en las postrimerías del siglo XVIII, es el antecedente del sistema de convoyes utilizado en la Segunda Guerra Mundial. La Historia tiende a repetirse y, al igual que el *sistema de flotas de Indias* aseguró a España el mantenimiento de un imperio durante tres siglos, los convoyes en el Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial ayudaron a inclinar la balanza hacia el lado aliado. ¿Volverán a reaparecer en un futuro conflicto mundial?.