

LAS RUTAS MARITIMAS ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVI

Ricardo CEREZO MARTINEZ
Capitán de Navío

LAS RUTAS MARITIMAS ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVI

Las rutas marítimas hispano-europeas

La presencia geográfica de la península Ibérica se caracteriza por su posición de encrucijada entre los dos mares —de hecho un mar y un océano— en cuyo entorno se forjó la sociedad mercantilista precursora de la actual civilización occidental. En el siglo XVI, esta cualidad común a toda la Península se traduce en diversidad a causa de la peculiar posición de sus costas en relación con los ámbitos geoeconómicos de la región occidental del Viejo Mundo y de la constitución continental de la altiplanicie castellana. Portugal aparte, puede decirse que existen tres Españas marítimas, la mediterránea, la cantábrica y la del sur atlántico-mediterráneo, que contrastan con otra España continental, árida, accidentada por una orografía poco propicia a la relación mercantil y social y que, a pesar de su continentalidad, depende económicamente del mar por cuanto que sus principales recursos de intercambio, la lana y los tejidos de paño, así como sus importaciones han de transportarse por vía marítima.

La España ocupada, por los estados marítimos del reino de Aragón —Cataluña, Valencia, Mallorca—, relacionados comercialmente desde la Edad Media con todos los países del Mediterráneo, gozaron de un gran desarrollo mercantil encabezados primero por Barcelona y luego —desde mediados del siglo XV— por Valencia, pero en el XVI atraviesan una acusada crisis socioeconómica y quedan relegados ante la importancia adquirida por Sevilla a partir de mediados del siglo, monopolizadora del tráfico mercantil con las Indias occidentales y de su reexpedición a otros puertos españoles y europeos. Mas no por ello se interrumpe el sistema de comunicación marítima establecido entre Barcelona y Valencia con Italia y Francia ni el importante papel de engarce comercial de las naves del levante español con los mares de la Europa atlántica a través del Estrecho, equivalente, pero en sentido inverso, al que lleva a cabo la marina cántabra en dirección al Mare Nostrum.

En el Cantábrico, las provincias de Santander y Guipúzcoa y el señorío de Vizcaya constituyen desde el siglo XIV la avanzada política y económica de Castilla en Europa del norte. Separados los puertos de estas provincias —especialmente los de Santander, Castro Urdiales, Laredo y Bilbao— del resto de Castilla por la cordillera cantábrica, ubicados además en una franja costera sin profundidad geográfica, casi aislados entre sí por vía terrestre, tienen el mar como ruta más asequible de relación y creación de riqueza y se han convertido en las principales cabeceras hacia el norte europeo, donde Ambe-

res —sucesor de Brujas como la urbe del mercantilismo centroeuropeo— es el terminal más importante del eje de la comunicación marítima castellana.

Como los habitantes de esta cornisa marítima son deficitarios de cereales y productos manufacturados, sus principales recursos de intercambio, el hierro —en mineral y forjado— y el transporte de la lana de Castilla, comercializada en Burgos —más tarde también desde Bilbao— son exportados a los puertos del norte a cambio de trigo, centeno, telas de Flandes, vinos de Francia, maderas y alquitranes del Báltico, velas y herramientas para la construcción naval, que es otra de las fuentes principales de riqueza de los puertos cántabros. Apoyada en los puertos del frontón marítimo andaluz, la marina de la Castilla cántabra accede al Mare Nostrum para comerciar con los puertos del levante español —Alicante, Valencia y Barcelona—, con los reinos aragoneses de Sicilia y Nápoles, y también con los de Génova y Venecia a los que exporta la lana producida por los rebaños de la Mancha, comercializada en Toledo.

La condición económica de la Castilla del sur es muy diferente de la del norte. Los recursos agrícolas —especialmente los cereales, la aceituna y la vid— y ganaderos de la Andalucía occidental, Extremadura y del valle del Guadalquivir constituyen una fuente de reserva de la que carece la Castilla del norte. Asimismo, el carácter señorial del sistema marítimo mercantil de Andalucía —salvo Sevilla, Cádiz, Palos y Puerto Real, los demás puertos son feudatarios de los duques de Medinaceli y de Medinasidonia— orientó la llamada del mar para las gentes que habitan las costas andaluzas a la búsqueda de las riquezas que les ofrecía el ámbito en que se desenvolvían: el rescate —trueque— en los puertos del noroeste de África y la adquisición de productos selectivos como el oro, marfil, perfumes, especias y esclavos. La piratería y el corso señorial fue otra de las actividades *comerciales* habituales de los marinos andaluces.

Con la apertura de la ruta de navegación a las Indias occidentales, Castilla añade a las rutas de tráfico ya establecidas, la que se denominará *Carrera de Indias*. El tratado de Tordesillas y los vientos alisios y generales del oeste determinan las direcciones de ida y vuelta a las terminales que paulatinamente se crearon al otro lado del Atlántico, Sevilla y Cádiz, puertos receptores de productos procedentes del Mar del Norte y del Mediterráneo con destino a otros puertos europeos —viceversa—, son además las cabeceras del importante tráfico con las Indias occidentales. A partir de ahora y hasta finales del siglo XVI, desde los entornos marítimos de Niebla y Sanlúcar-Cádiz se despachan hacia el norte sal, sedas, productos mediterráneos, orientales y africanos en reciprocidad de manufacturas europeas y elementos para la construcción naval, mientras que del Mediterráneo y de los mares del norte, se abastecen de cereales.

Las rutas marítimas del norte seguirán abiertas hasta finales del siglo XVI, época en que el frente común anglo-holandés contra España obliga a la marina cántabra a realizar grandes esfuerzos defensivos de su tráfico maríti-

mo y a abdicar a la postre de la supremacía marítima, limitándose a cubrir rutas de cabotaje y a replegarse hacia el sur para participar en el tráfico de Indias. Pero como la economía de los Países Bajos es complementaria de la de los reinos ibéricos, la supresión de las rutas cubiertas por las naves cantábricas motivará el establecimiento de nuevas vías de comunicación alternativas por parte de los mercaderes holandeses y de otros países intermediarios, a costa de encarecer los productos importados debido a la elevación de los fletes.

Esta solución no aliviará, por lo tanto, la quiebra del anterior sistema español de transporte e intercambio mercantil con Europa de materias y productos orientales y mediterráneos que antes era objeto de comercio nacional, moverá a ingleses y holandeses a buscar en el origen las materias que antes llegaban a Europa a bordo de las naves españolas y portuguesas. Para comunicarse directamente con la Europa del norte, se valdrá Castilla de la ruta estratégica marítimo terrestre que desde Barcelona se dirige a Génova y se prolonga a través de Europa hasta Flandes; primero atravesando la Saboya, el Franco Condado y la Lorena, y después por Milán, la Valtelina hasta Lorena, bordeando los Cantones suizos. Pero esta ruta será más eficaz para el apoyo militar en Europa que para la obtención de beneficios económicos.

LA CARRERA DE INDIAS

En sentido estricto, es decir, en cuanto a ruta de navegación con fines mercantiles, la *Carrera de Indias* queda establecida en el segundo viaje de Colón a las Indias. La derrota seguida por el Almirante al frente de su flota —17 naves de carga con colonos, ganado y utensilios—, situada más al sur que la del primer viaje, es la que utilizarán durante los siguientes doscientos años las flotas mercantes españolas y las armadas de guarda de las rutas marítimas, salvo las alteraciones introducidas en cada viaje para eludir amenazas, con el propósito de mantener el secreto de las derrotas o debido a las circunstancias meteorológicas. También en la segunda expedición de Colón se establecen las terminales administrativas en Cádiz y en la ciudad de Isabela —al norte de la isla Española— con objeto de registrar, almacenar, cargar y descargar las mercancías, los aprovisionamientos y los pertrechos.

En un sentido amplio, el término *Carrera de Indias* contiene tal variedad de connotaciones geográficas, económicas, orgánicas, jurídicas y estratégicas, imbricadas en la sociedad española y en las instituciones de la Monarquía, que bien puede decirse que la política de la Corona y la economía del país dependen de la eficacia funcional del conjunto de estructuras, medios y personas que activan el *mecanismo* de la Carrera, cuyo motor y cabecera física radican en Sevilla y su entorno regional.

Los factores geográficos —puertos, lugares de recalada, derrotas, meteorología, corrientes marinas, etc.— son de suma importancia en cualquier estudio de la Carrera, sin embargo se omiten aquí por razones de espacio y porque

me parece más oportuno hacer referencia a los factores relativos a la actividad humana, de singular incidencia en la historia, en particular los factores económicos que inciden en la Carrera, en los que de una u otra forma participa toda la España *mercantilista*, incluso los reinos de la corona de Aragón. A pesar de las limitaciones legales establecidas por Castilla para el comercio con las Indias y de la orientación económica hacia el ámbito mediterráneo de los mercaderes catalanes y valencianos, también éstos toman parte en el tráfico mercantil con América a través de las sociedades capitalistas de Burgos, Medina del Campo y Sevilla.

El complejo económico de la Castilla del norte desempeña un papel considerable en la activación de la Carrera, no sólo por medio de los capitales de Burgos, Medina del Campo, Valladolid y Villalón, sino también con la lana y el trigo de las fértiles llanuras castellanas; con la siderurgia vizcaína; con la construcción naval de los astilleros de la cornisa cántabra —aneja a los robledales de los montes del interior—; y con la aportación de expertos hombres de mar, curtidos en la dura experiencia adquirida en el Atlántico norte.

En la Castilla del sur —la Nueva, Extremadura y Andalucía— el espacio geoeconómico, de ordenación más reciente que el del norte, está aún en estado de crecimiento demográfico y económico y prospera estimulado por las demandas americanas. Es en Sevilla —resguardaba de ataques enemigos en el estuario del Guadalquivir— donde se manejan los hilos de uno de los complejos económicos más importantes en la Europa del siglo XVI. Mientras los grandes consorcios capitalistas impulsan el intercambio mercantil entre la metrópoli, los reinos de ultramar y Europa, la Casa de la Contratación, creada en 1503, proporciona la estructura administrativa y técnica que organiza el tráfico marítimo a las Indias y provee de instrumentos de navegación y pilotos para dirigirla.

El monopolio comercial de Sevilla no es sólo fruto de las ideas de una época determinada, ni de los afanes exclusivistas de los mercaderes congregados en torno al Consulado sevillano, ni de la política de la Corona —no pocas veces dispuesta a flexibilidad la rigidez monopolista frente a la oposición de los comerciantes—, sino también un reflejo de las circunstancias económicas, geográficas, políticas, estratégicas y de seguridad que concurren en la situación internacional en la que participan Castilla y los demás reinos de la Monarquía hispánica.

Junto a Sevilla, Cádiz participa en la Carrera por medio de transacciones comerciales sometidas al control monopolista sevillano hasta 1535, año en el que la expansión comercial en América obliga a descongestionar el Guadalquivir. En 1574 Cádiz logra la facultad de despachar barcos para las Indias y a finales del siglo XVII, el aumento de portes y calado de las naves obligarán a Sevilla a ceder competencias administrativas más amplias. El entorno gaditano, con Rota y el Puerto de Santa María, e incluso la comarca onubense de Niebla, proporcionan también a la Carrera importantes aportes humanos y técnicos.

Avanzadas del frontón geomarítimo andaluz, las islas Canarias ofrecen una última base de apoyo logístico a las flotas antes de *engolfarse*; Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y San Sebastián de la Gomera son los postreros lugares de abrigo en caso de mal tiempo, de aguada y acopio de víveres frescos y de reparaciones, así como puertos de partida de las últimas naves que se incorporan al viaje.

A unas 2.160 millas náuticas a poniente de las Canarias, las pequeñas Antillas de barlovento —Guadalupe, Deseada y Dominica— ofrecen también la oportunidad de hacer aguada y víveres después de 20 a 30 días de navegación, aunque lo habitual es arribar a las primeras islas pobladas por españoles para evitar la reacción hostil de los indios caribes.

Los terminales americanos de la Carrera residen en las grandes Antillas —Cuba, La Española y Puerto Rico— y otros pequeños núcleos socioeconómicos como son las islas de Trinidad, Margarita y Cubagua y los enclaves de Tierra Firme, Cumaná, Araya y golfo de Venezuela. Pero desde que las expansiones económicas de Nueva España y Perú eclipsaron el atractivo de explotación que ofrecía el entorno antillano, las principales cabeceras de recepción y evacuación del tráfico marítimo son Cartagena, Nombre de Dios/Portobelo, San Juan de Ulúa y La Habana. A tenor de los estímulos de la expansión en América del sur, Cartagena —a 15 o 16 días de la isla Deseada—, base de apoyo cercana a la encrucijada estratégica del istmo, punto crucial de la Carrera de la comunicación con los puertos del virreinato del Perú, prospera.

La importancia económica que al conjunto de terminales proporciona San Juan de Ulúa/Veracruz —a 20 o 30 días de la isla Deseada—, con el 40% del tráfico de la Carrera, lugar de evacuación de la plata mexicana y centro de comunicación con la capital de Nueva España, es compartida con Nombre de Dios/Portobelo, cabecera oriental de la vía que a través del istmo de Panamá liga la Carrera con las rutas del Mar del Sur, entre ellas la de la plata del Perú.

La Habana es el punto obligado de reunión de las naves que desde México —10 días de navegación— y Tierra Firme —16 a 18 días— regresan a España por el canal de la Florida para recalar al cabo de 28 o 30 singladuras en las Azores, lugar de posición privilegiada para la navegación de regreso, donde se hace refresco de víveres y agua antes de consumir las 15 a 30 singladuras que restan para alcanzar Sanlúcar.

Por último, desde un punto de vista orgánico, en la Carrera inciden las funciones de un conjunto de organismos destinados almacenamiento a proporcionar las mercancías que han de ser trasladadas, los medios de transporte, la defensa de éste, los apoyos logísticos y la coordinación de las actividades que cumplen tales funciones: el Consejo de Indias —y su junta de guerra—, la Casa de la Contratación, la Universidad de Mareantes, el Consulado sevillano, los astilleros y las Atarazanas Reales son estructuras que se citan aquí con la intención de indicar los principales soportes orgánicos

—materiales o no— que concurren en el funcionamiento del complejo, denominado *Carrera de Indias*.

En lo referente a derecho, las armadas y flotas se rigen con sus propias ordenanzas, de modo que ni los gobernadores ni otras Justicias de Indias se entrometen en las causas, civiles o criminales, incoadas contra personas de las armadas o flotas. Constituye también la Carrera de Indias un ámbito jurisdiccional propio, subordinado a los preceptos legales de la Audiencia y Casa de la Contratación de Sevilla en cuanto a las competencias de su tribunal, pero con personalidad jurídica propia en lo que atañe a disciplina y derecho penal, referidos a las dotaciones de las naves.

LAS CONEXIONES DE LA CARRERA DE INDIAS EN EL PACIFICO

La incorporación de Perú a la Monarquía regida por Carlos I, casi a la vez que se produce la activación de la economía mexicana, y más tarde el descubrimiento de la derrota de regreso desde Filipinas a Nueva España en 1567 por Andrés de Urdaneta, dilatan el ámbito geoeconómico español hasta los confines extremos del océano Pacífico. Los intereses privados surgidos en estos reinos, tanto como los de la Corona, promueven la explotación de los recursos y la organización de las comunicaciones marítimas. Pero no podrán vencer las dificultades administrativas, de coordinación económica y de defensa que se plantean a nivel mundial, de proporciones impropias en relación con los medios y técnicas de navegación y de comunicaciones en uso durante el siglo XVI.

Excluida la ruta del estrecho de Magallanes a causa de la duración del viaje entre Sevilla y Manila —más de un año por tener que invernar durante la travesía— y de la peligrosidad de la meteorología para las naves de la época, se eligió la vía del istmo de Panamá como lugar de tránsito del mar Caribe al Mar del Sur: entre Nombre de Dios/Portobelo y Panamá. Durante el período de lluvias el transporte se realiza a través del istmo en buques menores de 100 toneladas y barcasas por el río Chagres hasta Venta Cruces —18 leguas— y desde aquí a Panamá —5 leguas— se utilizan recuas de mulos, necesitándose de 3 a 4 días; el regreso se hace a la inversa. En la estación seca todo el transporte se realiza a lomo de mulos —recuas de 500 a 600 animales— tardando de 4 a 5 días.

La importancia económica y estratégica del istmo de Panamá con sus puertos de acceso y evacuación, Panamá y Nombre de Dios/Portobelo, activados únicamente cuando llegan las flotas, queda determinada por el valor de los intercambios comerciales hispanos-americanos, que oscila entre el 50 y el 60%, equivalente al 40% del volumen transportado por las naves de la Carrera.

La conexión de la Carrera de Indias con la economía del virreinato del Perú se verifica por medio de la denominada *Carrera del Mar del Sur* que en-

laza Panamá con Lima; una vía de comunicación cuyo condicionante más destacado es la dificultad de retorno de las naves en sentido norte-sur.

La comunicación marítima entre los puertos de Perú —Trujillo y Callao—, Panamá y Nueva España —Zacatula y Acapulco— se hace a favor de los alisios del sudoeste en su mayor parte y después aprovechando los vientos terrales y brisas suaves del nordeste, invirtiéndose de 15 a 20 días para ir de Callao a Panamá y unos dos meses y a veces un año —o más—, sobre todo para dirigirse a los puertos chilenos, dado que las brisas del nordeste no son muy vivas y el alisio del sudoeste sopla con intensidad; este inconveniente se soslaya navegando en las proximidades de tierra para aprovechar los vientos terrales y progresar hacia el sur dado frecuentes bordadas. Mas a pesar de estas dificultades es preferible la vía marítima a la terrestre, cuyo tránsito significa siempre una azarosa aventura dado que las distancias a recorrer son muy grandes y a través de una geografía abrupta, sometida a una meteorología impropicia para viajar y transportar grandes cargas.

Pero no sólo la adversidad de los vientos condiciona el ritmo de los viajes en esta Carrera, sino también el sistema de extracción y tratamiento del mineral de plata —el producto más valioso de exportación, que representa del 50% al 70% del que llega a Sevilla— y el ritmo de los transportes de mercurio desde los yacimientos de Huancavélica, en el que inciden tanto las circunstancias climáticas de la región como su geografía agreste. Por ello, la Carrera del Mar del Sur, como la de Indias, se ha de contemplar como un conjunto de actividades mercantiles e industriales, apoyos logísticos, trazados viales —como son las rutas del mercurio desde Huancavélica a Potosí y de la plata desde Potosí a Arica, Callao y Panamá— y rutas de navegación que impulsan y sostienen el tráfico marítimo del virreinato del Perú.

Como los períodos de tránsito terrestre y de travesía marítima no favorecen el ritmo anual de los viajes redondos de esta Carrera, se organizan dos flotas anuales de tres, cuatro o cinco galeones, para adaptarse a la periodicidad de la flota —atlántica— de Tierra Firme en sus salidas de Nombre de Dios/Portobelo. Esta supeditación del ritmo de una flota al de la otra aconsejó, entre otras razones, el separar en la Carrera de Indias las flotas de Tierra Firme, que más tarde se denominará la armada de los *galeones*, con terminal en Cartagena y la de Nueva España cuya cabecera es Veracruz.

Acapulco, puerto asomado al océano Pacífico, es el lugar de enlace económico entre la lejana Manila y la no más próxima España; en este puerto se centraliza y controla el tráfico mercantil entre América y Filipinas para reexpedirlo a través de la Carrera de Indias a Sevilla. En los trayectos de Acapulco a Manila se invertían dos meses y medio, aprovechando los vientos tropicales de dirección este, y cuatro en sentido inverso, siguiendo una derrota que exigía alcanzar los 40° de latitud norte. Es decir seis meses de viaje redondo, que se hizo anual para adaptarlo al ritmo de la Carrera de Indias. La mercancía era cargada en una única nave de gran porte que se dotaba de artillería y gente de guerra para proveer a su defensa; era el denomina-

do *Galeón de la China*, por los mexicanos, y *Galeón de Acapulco* por los filipinos.

Esta única nave que conecta las economías china, malaya, e india con la americana y con la española mediante la exportación de sedas, porcelanas, especias, algodón y productos exóticos, basta para hacer la competencia a los productos europeos y del Nuevo Mundo desviando hacia oriente una porción importante —el 30%— de los metales preciosos extraídos en los yacimientos novohispanos, según el estudio realizado por Chaunu en *Seville et l'Atlantique*.

EL CORSO Y LA PIRATERIA; LA DEFENSA DE LAS RUTAS MARITIMAS

Cuando se habla de rutas marítimas se piensa, lógicamente, en la utilización del mar como vía de relación comercial y como fuente de extracción de recursos. Es decir se fija la atención en la explotación del mar con fines de beneficio económico. Quien aplica esta política no se olvida de que sobre esa explotación gravitan factores políticos —permanentes y alternativos— susceptibles de convertirse en amenaza y para prevenirla se adoptan medidas defensivas, orgánicas y materiales, que se activan cuando esa amenaza se manifiesta. Es éste un modo utilitario de considerar la explotación del mar aprovechando sus capacidades primarias de riqueza, cuyo origen ha de rastrearse en los umbrales mismos de la historia.

Pero hay otra forma de obtener beneficios de las facilidades que el mar proporciona, distinta a ésta que se acaba de mencionar; es la que adoptan quienes consideran que el tráfico que circula por la mar es en sí misma una fuente de riqueza, más rentable que la obtenida acudiendo a las fuentes originales que la proporcionan. Llámese corso o piratería, a pequeña o a gran escala, el caso es que desde antiguo y también en el siglo XVI este modo de obtener beneficios es práctica de comercio, habitual y frecuente por parte de marineros, comerciantes y reyes, aventureros-mercaderes y meros piratas que va a determinar serias prevenciones en el sistema de comunicaciones marítimas de España.

El corso y la piratería tienen una antigua tradición en el Mediterráneo, en el Cantábrico y en el Mar del Norte. Asimismo los estados europeos tienen experiencia en las medidas que se han de tomar para defender el tráfico marítimo, a saber: el armamento de las naves de transporte y la navegación en conserva bajo la protección de buques preparados para hacer la guerra. Los mercaderes y navegantes de Venecia, Génova, Aragón, Castilla, Portugal, Francia e Inglaterra conocen y usan estos procedimientos en el grado y medida que aconsejan las circunstancias de paz o guerra para organizar la defensa de sus naves.

En el Mediterráneo, la defensa del tráfico hispánico descansa en el despliegue de escuadras de galeras de Sicilia, Nápoles, Rodas —luego Malta y

Tripoli— y de España. La defensa próxima corre a cargo de las naves mercantes mismas y en la navegación en convoy, si bien éste es un sistema que se aplica en contadas ocasiones en este mar debido a las cortas distancias que se han de navegar entre puertos.

Otro tanto cabe decir respecto de la protección del tráfico en el Cantábrico y Canal de la Mancha, donde colaboran las escuadras flamencas adictas al rey de la Monarquía hispánica en la defensa del comercio procedente del Báltico. En las épocas de guerra, en Santander se organizan flotas mercantes para el transporte de la lana con destino a Flandes en las épocas de su comercialización.

Pero una cosa es organizar la defensa del tráfico que cubre distancias que cuentan las millas por centenas —quizá decenas— y otra muy diferente es proporcionar esa defensa cuando la navegación se realiza durante semanas y meses a lo largo de miles y miles de millas, para llegar a unos terminales asimismo separados unos de otros por distancias enormes. Y en ese aspecto la Monarquía hispánica es la que establece por vez primera en la historia un sistema de defensa permanente de ámbito oceánico, cuya eficacia se demuestra durante siglos.

El componente estratégico que aporta la Carrera de Indias a la política exterior de España es parte de la estrategia general de la Monarquía hispánica e imprime a ésta notas singulares que requieren la particular atención del Rey, de sus consejos de Estado y de Guerra y del Consejo de Indias. La estrategia *defensiva* que adopta Carlos I —seguida en un principio por Felipe II— para la protección del tráfico marítimo español, se traduce en sistema organizado a partir de la mitad del siglo XVI.

El inicio del proceso de adaptación sistemática de la defensa del tráfico marítimo de Indias a la amenaza corsaria y pirática podemos situarlo en 1521, en el curso de la primera de las cinco guerras reñidas entre España y Francia por causa de la rivalidad entre Carlos I y Francisco I; en ese año se organiza ya una armada de guarda —a costa de avería— al mando de Pedro Manrique. Durante la segunda guerra, en 1526, se ordena que las naves naveguen en flotas para darse mutua protección; lo dice Herrera en sus *Décadas* —III, libro X, cap. XI—. En ese año se organiza también una armada de guarda del Mar de Poniente para defender la navegación contra los piratas franceses. Esta armada toma visos de hacerse permanente en 1540 cuando se crea la Armada de Guarda del de Poniente —por asiento— para defender el tráfico desde Gibraltar a Fuenterrabía.

Diez años después nombra capitán general de la navegación de las Indias y de todo el Océano a Alvaro de Bazán, el Viejo, quien se compromete a mantener durante 15 años una armada de 3 galeones y 6 galeras. Pero la idea de disponer de una fuerza naval con la misión estratégica de imponer la supremacía cuaja en 1584 con la creación de la Armada del Mar Océano puesta a las órdenes de Alvaro de Bazán, el Mozo.

En el viaje de las flotas a través del océano, la protección descansa en la autodefensa que se proporcionan las naves entre sí y en el apoyo que pro-

porcionan las naos de armada que las acompañan —capitana y almiranta— fuertemente armadas. Una armada permanente para la guarda de la Carrera de Indias las escolta o no según lo aconsejen las circunstancias. El sistema se aplica tanto para el viaje de ida a las Indias siguiendo la ruta Sevilla, Canarias, Deseada, Tierra Firme y Nueva España, como para el de regreso desde La Habana, vía canal de la Florida, Azores, cabo San Vicente, Sanlúcar.

En el estrecho de Gibraltar la defensa contra la piratería norteafricana está a cargo de una escuadra de galeras, que asegura los movimientos de las armadas y flotas desde la desembocadura del Guadalquivir y Cádiz hasta el cabo San Vicente. Contra las incursiones corsarias del norte, los puertos naturales de Ferrol, La Coruña y Vigo proporcionan lugares de apoyo a las escuadras y armadas que patrullan hasta más allá de las Azores.

Cuando en la séptima década del siglo XVI la presión corsaria y pirática adquiere caracteres apremiantes en la región de Caribe, se crea un sistema de policía marítima, primeramente con pataches y después con galeras —que no son galeras de tipo mediterráneo, sino aptas para navegar con velas cuadras y latinas— que resulta eficaz contra piratas y corsarios particulares, pero débil frente a las grandes armadas corsarias como las que organizan los ingleses Drake, Hawkins y otros émulos. Contra esta clase de amenaza se organiza la Armada de Barlovento que no tendrá función efectiva hasta el siglo XVII.

Antes de emprender el sistema de fortificaciones de finales del siglo XVI en el Caribe y golfo de México, la defensa de la Carrera de Indias tenía sus puntos débiles en los terminales más que en las rutas de navegación mismas. Pero los lugares fortificados son defendidos con éxito cuando sus habitantes tienen voluntad de oponerse a los agresores, sean comerciantes, contrabandistas, corsarios y piratas, que todas estas formas adoptaban según se presentaran las circunstancias. Pero son plazas vulnerables cuando prevalece el espíritu conservador propio del comerciante y del colono o las gentes se dejan llevar por el pánico, la claudicación y el pago del rescate favorece a los agresores.

El sistema de fortificaciones establecido por el maestro de campo Juan de Tejada y el ingeniero Bautista Antonelli en la segunda mitad del siglo XVI —en Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, San Juan de Ulúa/Veracruz, Puerto Cabello, Portobelo, La Florida, Araya y Cumaná— confiere una solidez estratégica al disperso conjunto de enclaves económicos, separados por largas distancias y escasamente poblados, que asegura el funcionamiento secular de la Carrera de Indias en todos los confines de América. Las vulneraciones esporádicas de esta seguridad por parte de escuadras y gente de desembarco bien armada confirman la incapacidad de asentamiento en permanencia perseguido por los agresores, como fue su propósito en más de una ocasión. Hasta 1634 en que los holandeses se apoderaron de Curaçao y 1655 en que los ingleses hacen lo propio con Jamaica, se ha podido conservar la integridad de los territorios de ultramar.

En el Mar del Sur, la defensa estuvo garantizada por la lejanía de Europa y la prevención de los marinos a surcar las aguas del estrecho de Magallanes hasta que Francis Drake tuvo la osadía de vulnerar inesperadamente la seguridad de aquel espacio en 1578, con una solitaria nave de 240 toneladas —la *Pelikan*— sin encontrar oposición alguna. Las disposiciones cursadas por esta causa dan origen a la creación de la Armada del Mar del Sur, cuya existencia languidece durante los años que transcurren sin que hagan aparición los corsarios y se vitaliza cuando éstos aparecen de improviso para ponerse lejos del alcance de los galeones de esta Armada que se aprestan precipitadamente para darles caza.

Sin embargo, la existencia misma de esta Armada y el escarmiento que de vez en cuando sufren los intrusos —como sucede en 1594 con la derrota y captura de Richard Hawkins—, tanto como los rechazados intentos holandeses de afincamiento en las costas peruanas a finales del siglo XVI y principios del XVII, logran mantener la policía en el Pacífico meridional, lugar de acceso forzoso a la mitad oriental de este océano, cuyo dominio conservará España hasta los comienzos del siglo XIX.

Los resultados obtenidos mediante el complejo sistema defensivo establecido para el tráfico marítimo de Indias se manifiestan a la vista de los volúmenes de carga transportados y de las pérdidas sufridas a causa de la piratería y el corso, aunque éstas significaran botines sustanciosos para los piratas.

Conforme a las cifras obtenidas por Chaunu en su obra antes citada —aun no siendo definitivas como él mismo indica—, entre 1504 y 1650 fueron a América unas 11.000 naves registradas con un volumen de carga de 2.200.000 toneladas y regresaron alrededor de 8.400 buques con una carga de 1.600.000 toneladas. Las 2.600 naves de diferencia entre las idas y los regresos —que representan un 13% de los que han ido a las Indias— se deben a las que quedaron para navegar en aquellas aguas, a los desguaces y a las pérdidas por naufragio y la acción de la piratería. Las pérdidas por esta causa se cifran en unas 519 naves —el 2,6%—, de las cuales 171 corresponden a los viajes de ida y 348 a los de regreso.

Este porcentaje no se altera significativamente si se incrementan las cifras de naves en tránsito dado que las pérdidas aumentan casi proporcionalmente; lo mismo sucede si se tiene en cuenta el tráfico regional del Caribe, de modo que el número de pérdidas que da Paul E. Hoffman en su *The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535-85* están en su correspondencia con el incremento que experimenta el volumen del tráfico en aquella región.

Sin embargo, estas cifras globales no expresan en sí mismas el proceso de desarrollo ni las vicisitudes por las que atraviesa el tráfico comercial hispano-americano desde que en 1504 pasa a ser controlado por la Casa de la Contratación sevillana hasta que en la segunda mitad del siglo XVII se produce la contracción mercantil, precursora de la decadencia económica de Castilla. A una época de crecimiento, que culmina a mediados del siglo

XVI, en la que —según Chaunu— se pasa de un registro de 3.300 toneladas de transporte a las 32.000 toneladas, lo que representa un aumento del 900%, sigue un período de 8 a 10 años de acomodación a la economía expansiva en Nueva España, Perú y Filipinas, y a éste una fase de crecimiento mercantil —y demográfico— que se traduce en un aumento del 200% del transporte marítimo.

El sistema de flotas —o convoyes autoprotegidos— no sólo ha confirmado su eficacia defensiva ante los ataques corsarios, sino también en cuanto a la seguridad general del transporte y a la fluidez de evacuación de las mercancías a pesar de los retardos acaecidos en la preparación de cada flota. El entorpecimiento debido a la lentitud propia de los convoyes, en contraposición con la navegación libre de los buques sueltos, es más aparente que real en una ruta, como la Carrera de Indias, cuyo período para cada viaje redondo es anual; otra cosa sería si las distancias navegadas fueran, por ejemplo, la mitad.

El modelo náutico-cinemático de navegación en la época vélica, cuando el máximo andar en las naves en un viaje largo es del orden de 6 o 7 nudos y las circunstancias meteorológicas imprimen a la navegación condiciones determinantes, la pérdida de 1 a 3 nudos que representa la navegación en convoy apenas tiene significado en el contexto del módulo de relación espacio/tiempo que caracteriza la navegación comercial mediante naos y galeones.

