

LOS ESPACIOS MARITIMOS DEL ULTRAMAR ESPAÑOL A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

Pablo E. PEREZ-MALLAINA BUENO

Profesor titular
de la Universidad de Sevilla

En los años centrales de la decimoctava centuria se alteraron algunos de los presupuestos básicos que habían regido la estrategia naval de los espacios marítimos de la América española. Los acontecimientos de la Guerra del Asiento (1739-1748) fueron el último eslabón de una serie de circunstancias que aconsejaron terminar con la antigua ruta de Tierra Firme, y ello desencadenaba necesariamente dos novedades añadidas: el fin de la prohibición de navegar desde España al Pacífico y el desmantelamiento de la Armada del Mar del Sur (1). Pero además, en 1748, una Real Orden suprimía la Armada de Barlovento que había tenido la misión de proteger el Caribe y el Golfo de México (2).

Con todo ello, a mediados del XVIII se producían unas alteraciones muy notables en los mares americanos. La defensa quedaba centralizada y encomendada a las unidades de la Armada Real, un único cuerpo basado en la metrópoli, que sustituía a la defensa local proporcionada por los escuadrones basados en las colonias. El sistema de convoyes también quedaba seriamente trastocado al eliminarse la ruta más compleja y cuyos galeones habían despertado sueños de riqueza y codicia en media Europa. Finalmente, el Pacífico, que desde muy pronto tuvo la consideración de un mar cerrado y prohibido, incluso para los barcos españoles procedentes de la península Ibérica, quedaba ahora abierto al envío de navíos de registros a través del cabo de Hornos. Todavía permanecerían hasta el último tercio del XVIII los convoyes a Nueva España y un sistema muy restringido de puertos de salida y llegada, pero entre 1740 y 1776 sólo se despacharon seis expediciones a Nueva España. Ese último año 1776, marcará, de hecho, el desmantelamiento definitivo del sistema de convoyes y el inicio del fin del sistema de puerto único que se completará en el Reglamento de Comercio Libre de 1778.

Aunque las reformas emprendidas por Carlos III en el sistema de comunicaciones transatlánticas tienen una reconocida importancia y han sido tratadas abundantemente por diversos historiadores, creo que las adoptadas a mediados de la centuria tuvieron una mayor trascendencia y supusieron un primer y más amplio paso para alterar el orden tradicional.

(1) Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E. y Bibiano Torres Ramírez. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla 1987, págs. 234-242.

(2) Torres Ramírez, Bibiano. *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981, pág. 212.

Un primer análisis de estos hechos puede ver en ellos una realización más del afán ordenador y modernizador del reformismo borbónico. Expresado de esta manera, la iniciativa parece corresponder a los legisladores de la nueva dinastía, cuando, realmente, las disposiciones legales no hicieron más que adaptarse a un mundo americano que habrá evolucionado profundamente desde la segunda mitad del siglo XVI, momento en el cual se consolidó el sistema que doscientos años después comenzaba a dismantelarse. El mérito de los reformadores es innegable, pero lo extraño es preguntarse por qué no se produjeron antes los tan necesarios cambios.

En la segunda mitad del siglo XVI se fijaron los presupuestos estratégicos que habían de regir los espacios oceánicos americanos a lo largo de doscientos años. Pueden resumirse en tres puntos:

1. Concentración de la defensa en unos espacios útiles (aquéllos que producían metales preciosos) y en una mercancía estratégica: la plata. Este planteamiento estratégico lo resumía muy bien Marcos de Aramburu en una carta enviada al rey a comienzos del siglo XVII: "Lo que me parece convenía es que sólo se trate de que la plata y el oro de Su Majestad y de particulares vaya con seguridad... con esto el enemigo no puede tener aprovechamiento ninguno... y no habiéndolo, volverá tan castigado de ello y de los trabajos y pérdidas que en discurso tan largo se han de ofrecer, que le templará la voluntad tan viva que de ir a aquellas partes (el Perú) muestra tener" (3).

2. Dicha defensa se ejercería con la construcción de fortalezas en puntos claves; con el mantenimiento de unidades navales con base en la metrópoli que estarían destinadas a actuar como escoltas de convoyes, manteniendo así un pasillo marítimo entre España y las colonias, y finalmente, la aparición de escuadrillas navales basadas en América que nacieron con cierta vocación de ejercer una defensa zonal, pero que terminaron por colaborar en la defensa de los pasillos transatlánticos (4).

3. El océano Pacífico tendría la consideración de un mar cerrado, prohibido incluso para los barcos procedentes de la península Ibérica. De esta manera se pretendía convertir el litoral occidental del mayor océano del planeta en un mar interior hispano, evitando así el contrabando y los ataques al Perú, la región más productiva en metales preciosos en aquellos momentos.

Esta estrategia ha sido muy criticada, indicándose que de esta manera América, convertida en una especie de corral trasero de la Monarquía Uni-

(3) Museo Naval de Madrid. Colección Fernández Navarrete, tomo XXVI, documento 51, folios 345-346 v.º.

(4) El primer intento de crear la Armada de Barlovento es de 1575, mientras que el origen de la Armada del Mar del Sur se sitúa en 1580.

versal, sólo era atendida como un lugar donde sacar un dinero que luego se derrochaba en la inútil contienda de Flandes, contribuyendo a la marginalización de amplios espacios americanos, que luego serían ocupados por las potencias extranjeras. Sin entrar a criticar la concepción global de la estrategia defensiva del imperialismo hispano, lo cual por otra parte es relativamente fácil de realizar a *posteriori*, creo que no hay que ser excesivamente rigurosos con las tácticas adoptadas en la segunda mitad del siglo XVI para asegurar los espacios navales americanos. Ni fueron ilógicas, ni contribuyeron al derrumbe del poderío español, el cual se produjo principalmente por complejos y variados procesos de agotamiento interno. El sistema de convoyes no es una prueba más de la falta de previsión española ni de su anticuada visión de la resolución de problemas, pues en época tan reciente como la de las dos últimas guerras mundiales, el pragmatismo anglosajón, no puesto en duda por nadie, tuvo que reinventarlo para enfrentarse a unos enemigos, los submarinos alemanes, que en tanto recuerdan a los corsarios a los que se opusieron las flotas de Indias.

La estrategia inventada en tiempos de Felipe II era lógica siempre que se cumplieran dos presupuestos estratégicos y uno económico. En primer lugar, siempre que el poder militar español fuera capaz de mantener la exclusividad territorial en América, impidiendo que otras potencias extranjeras poseyesen bases cercanas desde donde interceptar los convoyes. Este objetivo se logró plenamente a lo largo del siglo XVI, a pesar de los repetidos y conocidos intentos de agresión de los corsarios franceses o ingleses, los cuales, finalmente, no lograron nunca asentarse permanentemente en ninguna porción del continente americano.

En segundo término, era también preciso mantener el dominio del mar, pues de otra manera, reunir las fuerzas en convoyes era exponerse a perder todos los barcos de una vez ante el ataque, no ya de corsarios, sino de las nacientes marinas nacionales que pudiesen ser superiores. Pero tampoco en este caso los enemigos de la monarquía española consiguieron éxitos decisivos. A pesar del fracaso que supuso el no poder mantener abierto el Canal de la Mancha, ni los ingleses ni los holandeses tuvieron, durante el siglo XVI, capacidad para disputar con éxito el dominio de los espacios oceánicos abiertos. Incluso tras el fracaso de la Gran Armada de 1588, cuando en 1591 Richard Granville quiso interceptar las flotas en las Azores, sólo consiguió ver dispersadas sus unidades y ser él mismo, y su navío insignia, el famoso "Revenge", apresado por los españoles. En los mares americanos igual suerte corrió la más espectacular de las expediciones corsarias, la dirigida en 1595 por John Hawkins y Francis Drake, que tras la muerte de estos dos marinos, fue dispersada y obligada a retirarse tras un encuentro en el canal de Bahamas con la armada de Pedro Menéndez Marqués, sin haber alcanzado ninguno de sus objetivos.

Finalmente, la táctica española precisaba de un último elemento de carácter puramente económico. Como acabamos de ver, el consejo de Aramburu al rey se basaba en la premisa de considerar a la plata y al oro

como únicas mercancías susceptibles de proporcionar beneficios económicos y, por ello, despertar la codicia de los extranjeros. Hay que reconocer que a lo largo del siglo XVI, pocas mercancías que no fuesen los metales preciosos superaban con éxito la dura prueba de los altos costes y riesgos del comercio transatlántico; sin embargo, la maduración de las economías de algunos países europeos iba a ir desmintiendo lentamente dicho presupuesto.

El verdadero problema surgió cuando las condiciones estratégicas y económicas se transformaron profundamente sin que las tácticas se adaptasen a la nueva situación. En ese sentido, la primera mitad del siglo XVII vio romperse el monopolio territorial ibérico en el Nuevo Mundo. Las potencias extranjeras (principalmente Holanda, Francia e Inglaterra) ocuparon regiones periféricas o, como en el caso de las Pequeñas Antillas, que habían sido prácticamente abandonadas por imperialismo español. Hubo excepciones como fueron los casos de la temporal ocupación de una parte del Brasil por Holanda o la definitiva toma de Jamaica por los ingleses. En cualquier caso, la presencia extranjera en las cercanías de las colonias hispanas, daba la posibilidad de utilizar aquéllas como bases para cortar las comunicaciones comerciales o para realizar un intenso contrabando.

Todavía durante el primer cuarto del siglo XVII, los ejércitos y las armadas de la Monarquía Católica consiguieron mantener su privilegiada posición en los teatros de operaciones europeos y de las Indias. En concreto, 1625 fue el "año admirable" del flamante nuevo rey, Felipe IV, y su ministro el conde-duque de Olivares. No sólo se tomó la plaza de Breda en Flandes, sino que se levantó el cerco de Cádiz, y en América se recuperó Puerto Rico y la ciudad de Bahía en Brasil (momentáneamente ocupada por los holandeses), rechazándose también con éxito, aunque no sin dificultades, peligrosísimos ataques de los rebeldes de los Países Bajos contra el mismísimo corazón del imperio español en América: el rico y lejano virreinato del Perú. Ahora bien, si se mira con detenimiento estas innegables victorias, puede apreciarse que todas suponen reconquistas, recuperaciones, brillantes defensas, pero defensas al fin.

España había perdido la iniciativa, y era la pequeña, pero riquísima República Holandesa, la que abrió la decisiva brecha para romper el monopolio ibérico en el Nuevo Mundo. Holandeses fueron los que en 1628 consiguieron por primera vez en la historia interceptar con éxito un convoy español, la Flota de Nueva España del general Benavides. Los holandeses fundaron la actual Nueva York, y durante más de veinte años ocuparon todo el norte del Brasil. Sus barcos contribuyeron a surtir con hombres y armas a los súbditos de potencias aliadas en contra de España (Francia e Inglaterra), los cuales, por entonces, luchaban por asentarse en las Pequeñas Antillas y aprovecharon el camino abierto por los holandeses. Amsterdam sustituía a Sevilla como centro del comercio ultramarino, las urcas flamencas a los galeones construidos en el Cantábrico, y un nuevo imperialismo basado en el desarrollo financiero, industrial y comercial, sustituía al

viejo gigante con pies de barro en el que se había convertido la Monarquía Católica. Quizá este decisivo segundo cuarto del siglo XVII pueda darse por concluido con la ocupación por parte de la Inglaterra de Cromwell de Jamaica, la primera de las Grandes Antillas que perdía la monarquía española (1655).

Durante la segunda mitad del siglo XVII, el Caribe, en otros tiempos un lago español, se había convertido en un avispero y las potencias extranjeras tenían magníficas bases para realizar ataques a las ciudades costeras, interceptar los convoyes o realizar un lucrativo comercio directo (contrabando según los españoles) con las colonias hispanas. Todo ello causó un progresivo deterioro del sistema de comunicaciones entre la península Ibérica y las colonias. A ello se unieron la corrupción administrativa que alcanzó de lleno al sistema de elección de los oficiales navales. Los continuos apuros financieros de la Real Hacienda propició el secuestro de caudales de los comerciantes y éstos, finalmente, decidieron no declarar sus capitales. Como de este dinero se sacaba una parte para pagar el sistema defensivo (la famosa "avería"), pronto no hubo dinero para organizar los convoyes de galeones y la Corona recurrió, entre otros procedimientos, a poner a la venta los cargos de generales y almirantes de flota. Estos se nombraban para cada viaje, con lo cual se producía discontinuidad en el ejercicio de la autoridad. Al mismo tiempo, generales, almirantes y capitanes de los navíos, solían ser propietarios de los buques que se empleaban como escolta, o en cualquier caso, se veían obligados a adelantar las cantidades necesarias para aprestarlos o carenarlos, con lo cual se convertían en verdaderos empresarios y financieros, en verdaderos militares-mercaderes que aprovechaban cada viaje para obtener la mayor cantidad posible de ganancias económicas. Si una flota debía detenerse en puerto mucho más tiempo del ordenado a fin de que los negociantes de la flota concluyesen sus negocios, los convoyes permanecían en los puertos con los más variados pretextos y el beneplácito tácito de los generales y almirantes.

Todos estos factores ayudan a comprender por qué los Galeones de Tierra Firme, que debían unir anualmente España con el Perú, partieron en la segunda mitad del XVII con una frecuencia trianual. Los retrasos se fueron haciendo cada vez más largos a medida que avanzaba la centuria, y así, entre 1685 y 1700, la frecuencia fue sólo quinquenal. Concretamente, entre el último convoy de galeones del siglo XVII (1695) y el primero del XVIII (1706), pasaron once años y, además, estos galeones no lograron volver, pues fueron interceptados por navíos ingleses basados en Jamaica (5).

La pregunta se plantea al considerar cuáles fueron las razones que llevaron a mantener tantos años un sistema que parecía inadecuado, por lo menos, a partir de mediados del siglo XVII. Puede pensarse en la existencia de

(5) Archivo Histórico Nacional. Estado 3.025. "Manifiesto que a la Católica Majestad del rey nuestro señor don Felipe V, que Dios guarde... y a su Supremo Consejo de Indias, hace el capitán de mar y guerra don Bartolomé Antonio Garrote...". Sin fecha, hacia 1705.

una cierta inercia que impedía superar los rutinarios procedimientos de la Carrera de Indias. Sin embargo, esta explicación es demasiado vaga e inconcreta y sólo si se pone de manifiesto que detrás del mantenimiento de los convoyes existían intereses concretos, se puede comprender enteramente la realidad. Los principales defensores del sistema eran los comerciantes privilegiados de los grandes consulados de Sevilla, México y Lima. La Corona, que dependía de los préstamos otorgados por estas instituciones, no tenía fuerzas para oponerse. Era cierto que en época de guerra y sin poseer el dominio del mar era una locura concentrar todos los buques en un par de expediciones, y por ello los galeones y las flotas se veían obligados a permanecer en puerto hasta el fin de las hostilidades. En los escasos períodos de paz, el contrabando también perjudicaba los negocios de los comerciantes privilegiados, pero a pesar de todo, la táctica de provocar un desabastecimiento artificial intentando limitar los contactos a los cada vez más escasos convoyes, parece que rendía los suficientes beneficios como para que los miembros de los consulados no quisieran arriesgar su moderada, pero más segura, ganancia. En este sentido, una comisión hispano-francesa constituida a los pocos años del inicio del reinado de Felipe V llegó a la conclusión de que una misma cantidad de mercancías llevada directamente desde el país productor hasta las colonias españolas en América podría proporcionar beneficios del orden del 116%, incluyendo entre los gastos, naturalmente, el dinero destinado a sobornar a las autoridades fiscales. Si el transporte se hacía en los Galeones de Tierra Firme con todos los requisitos legales, el beneficio descendía considerablemente hasta alcanzar tan sólo el 25%, pero aun así, los grandes comerciantes de la Carrera de Indias preferían no correr riesgos innecesarios al enfrentarse a la competencia inevitable que surgiría tras la apertura de rutas alternativas y nuevos sistemas de navegación.

La llegada del nuevo rey, instaurador de la Casa de Borbón en España, coincidió con el inicio del siglo XVIII, y su acceso al trono parecía que iba a traer como consecuencias cambios profundos en el anquilosado sistema de comunicaciones navales con América. Luis XIV dirigía desde Versalles la política española en los primeros años del reinado de su nieto y pronto se hizo evidente su interés de que Francia se convirtiese en la principal beneficiaria del comercio colonial americano. Es más, desde antes de la ascensión al trono español del duque de Anjou, la arruinada hacienda del belicoso Rey Sol buscaba un medio de resarcirse de sus apuros económicos aumentando su presencia comercial en las colonias españolas, en donde la agresiva competencia anglo-holandesa estaba desbancando a los comerciantes franceses. La debilidad política y militar de los años finales del reinado de Carlos II hizo concebir esperanzas al monarca francés de poder patrocinar florecientes negocios a sus súbditos e incluso obtener algunos territorios americanos para la Corona francesa (6). Los informes, memorias y proyec-

(6) Frostin, Charles. *Les Pontchartrain et la penetration commerciale en Amerique espagnole, 1690-1715*. En "Revue Historique", avril-juin, 1971, n.º 498, págs. 307-336.

tos de verdaderos espías comerciales enviados a Cádiz por Luis XIV, se encuentran con abundancia en los archivos del país vecino (7).

Sin embargo, la realidad fue mucho más halagüeña para los planes del monarca francés que todos los proyectos forjados a finales del siglo XVII. Carlos II nombraba heredero a su nieto. La aceptación del testamento no fue inmediata, ya que hacerlo suponía, antes o después, un nuevo enfrentamiento con Inglaterra y Holanda (8). Por ello las discusiones de los consejeros de Luis XIV fueron arduas, pero finalmente, uno de los argumentos decisivos para aceptar la última voluntad de Carlos II fue el beneficio que el comercio francés podría obtener colocando un Borbón como monarca de España y sus ricas colonias (9).

Así pues, Felipe V llegó a España perfectamente aleccionado por su abuelo y con la orden de variar los tradicionales esquemas del transporte marítimo transatlántico. Posiblemente al llegar a pisar por primera vez el país que había de dirigir y del que le resultaba extraño incluso el mismo idioma, es posible que aún resonase en sus oídos la frase que le dirigió su abuelo en el momento de su presentación como rey de España: "Sed un buen español, pues tal es ahora vuestro primer deber; pero acordaros que nacisteis francés para mantener la unión entre ambas naciones" (10). Es difícil decir si al nuevo rey puede otorgársele el calificativo de "reformista" o el de "ilustrado". Realizó, es cierto, muchos cambios, pero por lo que se refiere a su política colonial, y en especial al tema que nos ocupa, la mayor parte de sus reformas tuvieron que ser invalidadas ante el choque brutal con la realidad y los intereses creados. No puede negársele, sin duda, su carácter de "afrancesado", término este que durante el siglo XVIII fue indisolublemente unido a los anteriores. Parece ser que nunca abandonó la idea de poder ser algún día rey de Francia y es posible que lo español siempre le pareciese como algo extraño, cuando no ligeramente bárbaro o, por lo menos, tétrico. Así se explicaría su negativa a enterrarse en el solemne, pero lúgubre, panteón real de El Escorial, eligiendo un sepulcro mucho más alegre y luminoso en el palacio de La Granja.

Felipe V no estaba solo a la hora de cumplir sus instrucciones de cambiar los tradicionales procedimientos de la Carrera de Indias. En algunos de los más importantes cargos de las colonias americanas, Luis XIV había influido para que se colocasen personas de reconocida francofilia. Por si esto fuera poco, barcos y armadas francesas transportaron a las autoridades españolas, que quedaron así endeudadas por los altos costos del transporte

(7) Véase entre otras: Archives du Ministère des Affaires Etrangères. Correspondance Politique, Espagne núms. 48 y 70.

(8) Véase Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E., *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla 1982, págs. 193 y siguientes.

(9) La reunión tenida por Luis XIV y sus ministros se cuenta con todo detalle en las memorias del aristócrata francés, duque de Saint Simon.

(10) Saint Simon, duque de, *De duque de Anjou a rey de las Españas*. Madrid 1948, pág. 94.

marítimo (11). Las medidas que Felipe V dictó en los dos primeros años de su reinado propiciaron una verdadera invasión pacífica de buques de guerra, mercantes y corsarios franceses que llenaron los puertos americanos tanto del Atlántico como del Pacífico (12).

Por todo ello no es de extrañar que las potencias marítimas rivales de Francia se sintiesen amenazadas por esta unión comercial hispano-francesa, pues si bien la debilidad naval e industrial española no estaba en condiciones de aprovecharse adecuadamente de los recursos americanos, otra cosa ocurría con las armadas y los mercantes de Luis XIV. Es cierto que la causa final de la guerra estuvo en el temor a que la alianza hispano-francesa rompiera el equilibrio europeo; sin embargo, hay que tener en cuenta que la forma más rápida de alcanzar tal ruptura era que Francia se enriqueciera con el aprovechamiento del comercio indiano.

El conflicto por la sucesión al trono español se inició en 1702 y durante su transcurso centenares de navíos franceses realizaron un intenso comercio directo con las colonias españolas. Hasta algunas de las tradicionales flotas estuvieron constituidas por buques de aquella nacionalidad. El desorden administrativo español, el anquilosamiento de su sistema de comunicaciones navales y la debilidad que suponía depender de la protección militar francesa, aseguraban, al menos durante la guerra, una total impunidad para el comercio francés, que se realizaba violando las antiguas disposiciones que regían la Carrera de Indias. Pero los políticos franceses pensaban en un sistema permanente que asegurara para siempre los logros adquiridos. Por eso se decidieron a alterar el sistema de navegación español que había estado en vigor desde tiempos de Felipe II, con vistas a que, una vez que llegase la paz, mantener las ventajas.

El instrumento empleado fue la reunión de una junta de expertos en Madrid (la Junta de Restablecimiento del Comercio). Se escogió para formar parte de ella a las personas consideradas como teóricamente más afectas a la renovación y al cambio, incluyéndose asesores franceses para dirigir las sesiones (13). Pronto los trabajos de la Junta chocaron con los intereses del Consulado de Comercio de Sevilla, cabeza visible de los oligopolios comerciales de la Carrera. Su oposición a la política de Felipe V terminó costándole la cárcel a los principales dirigentes de la institución mercantil sevillana.

La oposición fue aplastada por el momento y todo parecía augurar la aprobación de todo un paquete de medidas que trastocarían el viejo sistema de comunicaciones navales. En 1708, y por primera vez en la historia, una flota de Nueva España estuvo constituida principalmente por buques franceses. Sin embargo, finalmente, no se llegó a tomar una decisión definitiva. La explicación puede hallarse con claridad al estudiar el proceso que llevó a

(11) Véase Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E. *Política Naval...*, págs. 193 y siguientes.

(12) El último de los estudios sobre este aspecto es el trabajo de Carlos Malamud Rikles: *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano, 1698-1725*. Cádiz, 1986.

(13) Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E., *Política Naval...*, págs. 228 y siguientes.

la firma del tratado de Utrecht de 1713. Inglaterra, gran vencedora del conflicto, desconfiaba profundamente de las propuestas francesas de ofrecer el comercio libre con las colonias españolas como una prenda de paz y de la cual se beneficiarían todos los países de Europa. Los británicos preferían simplemente que el desorden español continuase, para de esta manera, y gozando de algunas concesiones especiales que ya habían tenido los franceses durante la guerra (derecho a enviar un navío inglés en cada convoy y poseer la exclusiva de la introducción de los esclavos negros en la América española), sustituir a Francia en su papel de beneficiarios principales del negocio.

Por todo ello, el capítulo 13 del tratado preliminar de paz firmado entre España e Inglaterra obligaba a que "Su Majestad Católica hará restablecer el referido comercio en conformidad y en pie de los antiguos tratados y leyes fundamentales de España tocantes a las Indias" (14). Ese fue el espíritu que informó el conocido Reglamento de Galeones de 1720, que no era otro sino el último intento de hacer funcionar el sistema organizado en la segunda mitad del siglo XVI. Los ministros de la nueva dinastía pensaron ingenuamente que los profundos cambios acaecidos en la realidad económica y estratégica ocurridos desde entonces podían ser subsanados a base de emitir órdenes estrictas para que se cumpliesen los plazos establecidos y, de esa manera, los convoyes a Nueva España y Tierra Firme volvieran a surcar las aguas cada año.

Todo fue inútil y la primera en hundirse definitivamente fue la ruta de Tierra Firme, que era la más larga y compleja y, por tanto, la más vulnerable. A mediados del siglo XVI, cuando fue establecido el complejo camino de unir las minas del Alto Perú (actual Bolivia) con la península Ibérica a través del istmo de Panamá, la ruta era, a pesar de lo que pueda pensarse en contra, el camino más razonable, al menos para los intereses del Estado. Realizar la conexión por Buenos Aires suponía atravesar miles de kilómetros de llanuras pantanosas y pobladas por indígenas seminómadas y belicosos, los cuales, precisamente por su bajo nivel cultural, eran difíciles de controlar. El propio puerto de Buenos Aires acababa de refundarse en 1580, lo que indica la débil presencia española en la zona. Por el contrario, el Perú constituía una región bien poblada por indígenas sedentarios que gozaban desde época prehispánica de un sistema de comunicaciones modélico y que una vez vencidos, constituían comunidades sedentarias, estables y sometidas a la tributación de sus nuevos señores, al igual que lo habían estado a sus antiguos dueños incaicos. Lima, fundada en 1535, era ya durante la segunda mitad del siglo XVI un importante centro administrativo. Por ello, el camino por Panamá era en realidad más corto y transitible, pero además era más fácil de vigilar por los funcionarios de la Real Hacienda, los cuales temían que los amplios despoblados del Río de la Plata supusieran un lugar ideal para realizar un activo contrabando de metales preciosos.

(14) Archives du Ministère des Affaires Etrangères. Correspondance Politique, Espagne, n.º 221.

El paso directo por el estrecho de Magallanes no significaba un camino más apetezible. Los 500 kilómetros de canales, con aguas tempestuosas y sin bases adecuadas para reavituallarse o reparar las embarcaciones, convertían esta ruta en difícilmente transitable, al menos para los buques del siglo XVI, cuya capacidad de bodega y velocidad no hacía especialmente rentable el transporte de mercancías por una ruta con tan altos riesgos. Cuando en 1616 se descubrió el estrecho de Maire, las cosas no mejoraron demasiado, pues este paso se encontraba más al sur y por lo tanto, las condiciones climatológicas eran aún peores.

Sin embargo, aunque la decisión tomada en 1580 entraba totalmente dentro de la lógica, mantener la ruta de Tierra Firme a partir de 1720, tal y como pretendía el Proyecto de Galeones, era absurdo. En primer lugar se habían eliminado las dificultades geográficas que hacían impracticables otros caminos alternativos para dar salida a los metales del Potosí. Buenos Aires se había convertido en un importantísimo puerto, y la extensión de la colonización hispana por el norte del Río de la Plata había asegurado las inciertas comunicaciones de siglos anteriores. Por otra parte, la técnica naval del siglo XVIII había terminado por derrotar las dificultades representadas por los estrechos australes, tal y como habían demostrado los buques franceses, que en altísimo número habían comerciado en las costas del virreinato del Perú durante la pasada guerra, donde había quedado totalmente claro que las embarcaciones del XVIII eran capaces de hacer rentable la ruta directa con el Pacífico. En segundo lugar, para el mantenimiento de la ruta de Tierra Firme era preciso que la Corona y los comerciantes del Consulado de Comercio de Lima, fueran capaces de seguir monopolizando el comercio regional, canalizándolo a través de los convoyes periódicos. Sin embargo, el contrabando directo realizado por los franceses y el que posteriormente efectuaron los británicos rompió completamente las últimas esperanzas de mantener la viabilidad económica de la ruta. Desde las costas colombianas a través del río Magdalena, o remontando el Río de la Plata, las mercancías inglesas transportadas por los “navíos de permiso” o el “asiento de negros”, invadieron los mercados controlados antaño por los comerciantes de Lima (15). La plata del Potosí, que la Corona había pretendido canalizar a través del embudo de los Galeones de Tierra Firme, se escapaba, como el agua en un colador, por las decenas de agujeros que los contrabandistas habían fabricado. Por si esto no fuera poco, la riqueza minera del Perú disminuía constantemente. Desde 1690, la producción global de plata del virreinato mexicano había igualado a la del Perú, y a partir de ese momento la diferencia no hizo sino incrementarse en favor de la Nueva España, que a fines de la siguiente centuria producía tres veces más plata que el Perú (16).

(15) Walker J. Geoffrey, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Madrid 1979, pág. 225.

(16) Brading, D. H. y Harry E. Cross, *Colonial silver mining; México and Perú*. En “Hispanic American Historical Review”, Vol. LII, n.º 4, november 1972, págs. 545-581.

La ruta de Tierra Firme estaba herida de muerte por importantes alteraciones en los principios geográficos, técnicos y económicos en los que se había basado su constitución. A ello se unían las circunstancias militares y geoestratégicas, que habían convertido al Caribe en paso de difícil tránsito. Esto era tanto más cierto cuanto que los enemigos a mediados del siglo XVIII no eran ya escuadrillas de corsarios más o menos poderosas, sino auténticas escuadras nacionales cuyas unidades formadas por buques de línea y fragatas eran capaces de realizar bloqueos bastante efectivos. La Guerra del Asiento (1739-1748), si bien puso de manifiesto el fracaso inglés por apoderarse del istmo de Panamá, mostró también que el envío de embarcaciones sueltas era la única forma de burlar el bloqueo británico. Por ello la flotilla que dirigió Blas de Lezo en 1737 puede considerarse como el último convoy a Tierra Firme. Habían pasado más de dos siglos desde que en 1514 Pedrarias Dávila comandase lo que puede ser considerada como la primera gran armada española a aquella zona. En Nueva España las flotas continuaron hasta 1776, pero entre 1720 y 1776 sólo surcaron el Atlántico un total de doce flotas, lo que supone un promedio aproximado de un convoy cada cinco años, alejándose considerablemente los envíos anuales previstos en el Proyecto de 1720.

Los Galeones de Tierra Firme habían pagado con la desaparición sus desfavorables circunstancias: empobrecimiento del Perú, apertura de los puertos alternativos como el de Buenos Aires, necesidad de coordinar su salida con la llegada de la Armada del Mar del Sur, lo que significaba retrasos y daba lugar a los enemigos a preparar sus planes de ataque y, finalmente, la desagradable circunstancia de tener que atravesar necesariamente delante mismo de las bases británicas en el Caribe en el viaje de vuelta en dirección a La Habana, precisamente cuando sus buques estaban cargados ya de plata y eran más codiciados y vulnerables. Estas desventajas no eran tan notorias en el caso de las Flotas de Nueva España y precisamente por ello éstas pudieron mantenerse algunos años más.

Al mismo tiempo que desaparecía la ruta de Tierra Firme lo hicieron las armadas locales basadas en América. A la Armada de Barlovento se le achacaba su ineficacia y el alto coste de su mantenimiento, de esta manera, en la Real Cédula de 1748 que ordenaba su disolución se la calificaba como "monstruo en el gasto y hormiga en la utilidad". Algo parecido podía decirse de la Armada del Mar del Sur encargada de convoyar la plata entre el Callao y Panamá, la cual, además, se hacía aún menos necesaria al desaparecer los convoyes de Galeones a Portobelo.

El coste de construcción y mantenimiento de los buques de las armadas locales era considerablemente más alto que en España. Concretamente, a la hora de producir gastos, la Armada del Mar del Sur ostentaba un merecidísimo primer puesto. Construir galeones en el Perú a lo largo del siglo XVII suponía desembolsos entre cuatro y seis veces superiores a los que se necesitaban en España para botar buques de parecidas dimensiones. Por lo que respecta a los gastos de mantenimiento, sostener esta escuadrilla, que nunca

llegó a contar con más de cuatro o cinco barcos, costó aproximadamente medio millón de pesos al año durante toda esa centuria, cantidad con la que en la metrópoli podía sostenerse una armada de veinte embarcaciones (17). Las razones de este despilfarro se encontraban en los altos costes de los materiales en el virreinato, pero también en la extendidísima corrupción administrativa, que a decir de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, afectaba a todos los oficiales del arsenal del Callao “sin distinción ni graduación” (18). Daba la impresión que, a medida que aumentaba la distancia que separaba a una de estas armadas del control de las autoridades metropolitanas, crecían tanto los precios de los materiales, carenas y mantenimiento, como la desventura con la cual los funcionarios locales realizaban los más variados fraudes en perjuicio de la Real Hacienda.

La distancia también propiciaba la existencia de un fuerte clientelismo y nepotismo que se hacía lamentablemente presente a la hora de escoger los mandos de las armadas. Los virreyes, como capitanes generales de la zona, colocaban en los puestos de mando a sus hijos, parientes y paniaguados, los cuales los habían acompañado a tan lejanos destinos con la intención principal de hacer carrera y fortuna. En otras ocasiones, los virreyes se dejaban influir por los intereses creados de sus virreinos, y para congraciarse con las fuerzas vivas locales realizaban nombramientos de personas poco adecuadas y sin experiencias militares. En ambos casos, si desde la metrópoli se nombraba directamente un almirante o un general de aquellas formaciones navales, el “provisto” de un nombramiento regio podía pasarse años sin lograr tomar posesión de su empleo, que, al llegar, se encontraba sistemáticamente ocupado por una persona afecta al virrey de turno (19). Ello provocó situaciones dramáticas, cuando no ridículas: armadas mandadas por los hijos menores de los virreyes, buques perdidos por incompetencia de unos mandos cuyo principal mérito para haberlo alcanzado era el grado de parentesco con el virrey, etc.

Es comprensible que este tipo de situación chocase frontalmente con el afán centralizador de los gobernantes de la nueva dinastía, los cuales intentaban que sus órdenes fueran realmente puestas en práctica y no sólo teóricamente acatadas siguiendo la vieja y conocida frase de que en América las órdenes del rey “se obedecen pero no se cumplen”. En la primera mitad del siglo XVIII se intentó reformar las armadas locales y, concretamente, un marino de tanto prestigio como Blas de Lezo fue enviado al Perú para intentar modernizar y adaptar la Armada del Mar del Sur a los usos de las fuerzas navales metropolitanas. El resultado fue un nuevo enfrentamiento con las

(17) Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E. y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada...*, págs. 146 y siguientes.

(18) Juan Jorge y Antonio de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, Londres 1826, tomo I, pág. 96.

(19) Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E. y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada...* págs. 23 y siguiente.

redes de intereses locales y con la figura de los todopoderosos virreyes, y el marino vasco tuvo que desistir y solicitar su traslado, pues, según comentaba con amargura a su protector, el ministro Patiño, era inútil intentar oponerse a los virreyes "... y sólo siendo hechura de su mano y viviendo más atento a su semblante que la propia obligación, será (el comandante de la armada) atendido y bien tratado" (20).

Así pues, no sólo razones de tipo económico y estratégico aconsejaron eliminar las armadas locales, también el afán centralizador y unificador de la nueva dinastía, más su acendrado sentido de la dignidad y eficiencia que debía darse a las prerrogativas mayestáticas, estuvieron presentes a la hora de la supresión de las Armadas de Barlovento y del Mar del Sur. Pero además, no debe olvidarse que con el avance de las técnicas náuticas y la aparición de las grandes marinas nacionales, las potencias marítimas pudieron contar por primera vez con un buen número de unidades de propiedad estatal capaces de desplazarse con rapidez a los lugares amenazados. Estos buques se prefería basarlos en la metrópoli a dejarlos bajo la supervisión de autoridades locales demasiado lejanas y, por tanto, difíciles de controlar.

Así pues, hacia 1750 se habían producido, finalmente, una adaptación bastante amplia a las nuevas realidades americanas; buques enviados como "registros sueltos" burlaban los bloqueos mejor que las flotas; este mismo tipo de barcos, navegando directamente al Pacífico a través del cabo de Hornos, sustituyeron a la más compleja y problemática de las rutas tradicionales y además terminaron con decenas de años de considerar al mayor de los océanos como un *mare clausum*, con el subsiguiente olvido de las líneas de navegación a las regiones australes; y, finalmente, se suprimieron las armadas locales y se concentraron los esfuerzos en mejorar la armada metropolitana.

Ahora bien, la adaptación a la situación de los espacios marítimos americanos no significaba que la realidad de la nueva situación se alterara sustancialmente: el caribe seguía en manos de potencias hostiles; la marina española no logró recuperar el dominio del mar ya que Inglaterra, con su famosa política de "las dos potencias", tenía tantos barcos como las dos siguientes potencias marítimas, en este caso Francia y España, las cuales se vieron forzadas a un sistema de alianzas que no siempre funcionó acertadamente; y finalmente, aunque el comercio colonial entre España y sus colonias creció durante la segunda mitad del siglo XVIII, la industria nacional nunca logró surtir totalmente el mercado americano y el contrabando siguió siendo un problema irresoluble.

Realmente, sólo las convulsiones internas del Imperio británico, al rebelarse las trece colonias norteamericanas, permitió a España mejorar sustancialmente sus posiciones estratégicas en los mares americanos, lo que se

(20) Archivo General de Simancas. Secretaría de Marina 392, Blas de Lezo a José Patiño. El Callao, 10/IX/1727.

concretó en el dominio absoluto de todo el litoral del Golfo de México. Sin embargo, apoyar una rebelión de colonos significaba despertar una peligrosa fiera dormida que sería, finalmente, la que terminaría con la presencia española en los espacios oceánicos americanos.