

# AMBITOS Y RUTAS MARITIMAS ESPAÑOLAS:

## Mar del Norte, Mediterráneo, Atlántico y Pacífico.

Javier FALCON RAMIREZ  
Departamento de Historia Moderna  
D.E.M.

### INTRODUCCION

España es una península a caballo de dos mundos, dos culturas, dos formas de vivir la vida: el Atlántico y el Mediterráneo, que han ido moldeando a lo largo de los siglos esta nuestra tierra, como el escultor moldea la arcilla entre sus manos. Nuestra posición geoestratégica ha hecho que España se convirtiese en el filtro obligado por el que tenían que pasar las más diversas corrientes culturales; y los caminos seguidos para ello no podían ser otros que los mares. Por otra parte, la península Ibérica es casi una isla, su único contacto terrestre con Europa está condicionado por una barrera de las características de los Pirineos.

Ahora bien, si el mar, o mejor dicho, los mares que circundan a España han sido determinantes en nuestra historia; también los hombres han sido fundamentales en la historia marítima o naval —no ya española, sino mundial— abriendo nuevos caminos, nuevas rutas, nuevos mundos a fuerza de valor, riesgo y coraje. En realidad, asistimos a un proceso interactivo entre dos elementos que de tanto caminar juntos se han hecho indisolubles: los hombres y el mar.

Sin embargo, y a pesar de ser un país que inevitablemente estaba avocado a mirar al mar, y por ende al mantenimiento de una potente Armada, vemos que la historia nos ofrece una realidad completamente distinta. Y no es que podamos argüir el que los contemporáneos no fuesen conscientes de esta necesidad, ya que como veremos a continuación, la Armada y su fomento es una constante en escritores políticos, reformadores y arbitristas. Pero el hecho es que inexplicablemente la política que llevaron a cabo, primero los Austrias y posteriormente los Borbones, no acentuó debidamente la importancia que tenía la Armada para nuestro país.

Evidentemente, uno de los aspectos primordiales que provocaron la crítica de la composición de las armadas españolas que surcaban los mares, era debida a la decadencia que había sufrido esta institución, declive que había seguido un curso paralelo al de la economía castellana (1). Y es que el Impe-

---

(1) (Tema este, en el que evidentemente no entramos, ya que será el objeto de la comunicación del Dr. Juan Ignacio Gutiérrez Nieto).

rio que había asombrado al mundo, el Imperio donde nunca se ponía el sol, no era más que un gigante con los pies de barro (2).

El punto de partida, que posteriormente iba a servir de comparación era, cómo no, el reinado de los Reyes Católicos, que evidentemente había salido favorecido con la unión de las Armadas de los reinos de Castilla y Aragón. Sin embargo, y como en otras cuestiones de índole económico que sirvieron de base al *despegue* del siglo XVI, que hay que remontarse a los reinados de Juan II y Enrique IV, este último tan maltratado y denostado por la historiografía española (3), para Castilla; y Pedro el Ceremonioso en Aragón para poder encontrar las raíces donde comenzó a fraguarse el poderío naval español (4). Un hecho evidente es que desde mediados del siglo XV, y desde luego antes del “descubrimiento” (5) americano, Castilla y Aragón poseían una marina de considerable importancia, y que en los principios del siglo XVI se convirtió en una de las primeras potencias marítimas del mundo (6). Pero va a ser en 1680, con la anexión de Portugal, cuando la diferencia se hizo todavía más ostensible, ya que no solamente se unía a la flota castellana una fuerza de considerable magnitud, sino que unos pocos años antes se había infligido un golpe de indudable significación al poderoso turco en Lepanto (7). Sin em-

---

(2) Con este título y parafraseando a un arbitrista anónimo del siglo XVII, Juan Ignacio Gutiérrez Nieto inició su artículo “La decadencia económica de la España del siglo XVII. Los Arbitristas”, pp. 35-49, en el que más adelante dice: “es cosa cierta y general sentimiento de todos que ha de ser imposible vivir y que no se caiga esta gran máquina y estatua de la cabeza de oro, y los pechos de plata (y) los pies de barro que son los que la sustentan...”. *Ibid.*, p. 36.

(3) Independientemente que el reinado de Enrique IV necesita una nueva lectura, no se puede olvidar que un corte cronológico que abarque un reinado puede ser próspero a pesar de su rey; sin embargo, demasiado a menudo se da una excesiva importancia a la figura del monarca como catalizadora de la actividad económica.

(4) Según Olesa Muñido, bajo este monarca se alcanzó la plenitud en el proceso de institucionalización del poder naval en Aragón. *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. 2 vols. Madrid, 1968. Vol. I, p. 355.

(5) El término descubrimiento no es el más adecuado para describir la hazaña que protagonizaron Colón y el grupo de hombres que lo acompañaron, y digo que no es el más apropiado —aunque generalmente es el más usado— porque en primer lugar, y sin querer entrar en la polémica que existe sobre el caso, Colón se encontró con un continente, o mejor dicho unas islas, de forma totalmente fortuita; y en segundo lugar, porque en todo caso, y esto no hay que olvidarlo, los verdaderos descubridores, los auténticos descubridores fueron los indígenas que ya poblaban estas ignotas regiones, una vez más desde el punto de vista europeo.

(6) La marina francesa e inglesa todavía estaban en un estado embrionario mientras que Holanda no existía, y sólo Portugal y el Imperio Otomano podían considerarse potencias significativas; ni siquiera la Liga hanseática podía considerarse como una competidora seria de España. Si tomamos los datos que A. P. Usher expone en *Facts and Factors in Economic History*, Nueva York, 1967, España podría considerarse como la segunda potencia marítima del mundo, tras Holanda y por delante de Francia e Inglaterra, ya el tonelaje español era mayor que la suma del de estas dos últimas potencias. Si a este poderío sumamos el que aporta Portugal con la anexión, puede decirse que España en ciertos momentos del siglo XVI era la primera potencia marítima. Cit. en Alcalá Zamora: *España, Flandes...*, p. 70.

(7) A la derrota del Imperio otomano hay que añadir el posterior reparto de los navíos capturados, de los cuales a España le correspondieron la nada despreciable cifra de “58 gale-

bargo, el Imperio Otomano era todavía muy poderoso (8) y su situación mediterránea, lejos de ser desesperada, tras los años de lucha que van de 1569-1571, queda mejorada, ya que se había conseguido desalojar el importante enclave de Chipre fortaleciendo el control turco sobre Levante; también se había consolidado su posición en el norte de Africa con la conquista de Túnez (9); y tres años más tarde conseguían capturar el importante enclave español de la Goleta (10), ya que en este breve tiempo los turcos habían logrado reconstruir su flota (11). Por otra parte, las siguientes batallas se inclinaron a favor de los turcos, y después de Alcazarquivir —1578—, los estados cristianos inician un fuerte retroceso hacia posiciones continentales (12).

El que España fuese considerada como una potencia naval, no significa que poseyera más navíos que el resto de los países europeos, sino que la Armada Real en el siglo XVI tenía unas características radicalmente distintas a lo que podría entenderse por una Armada moderna. La corona no poseía más que unos pocos barcos en propiedad, que eran utilizados tanto para la guerra como para el tráfico comercial, limitándose en la mayoría de los casos al expediente de alquilar, fletar o embargar las embarcaciones que les fuesen necesarias al dictado de la coyuntura. Esto era posible por dos razones primordiales: en primer lugar los barcos no habían adquirido una elevada especialización naval, de modo que un barco era usado de forma polivalente, siendo la principal característica de un buque de guerra al estar dotados de más armamento y marinería (13). Y en segundo lugar, el que se hubiera esta-

---

ras, 8 galeotas, 63 cañones de crujía, 11 pedreros, 119 piezas menores y 1.685 esclavos". En: OLESA MUÑIDO: *La organización del poder naval...*, p. 372. En contrapartida, los turcos destruyeron dos tercios de la flota de la Santa Liga. Andrew C. Hess: "La batalla de Lepanto y su lugar en la Historia del Mediterráneo". En J. H. Elliot (ed.): *Poder y sociedad en la España de los Austrias*. Barcelona, 1982, p. 92.

(8) El gran Visir Mehmet Solollu, al ser preguntado sobre la capacidad de recuperación del Imperio turco y el alto coste que supondría la reconstrucción de la flota contestó: "El estado otomano es tan poderoso que si se ordenara fundir áncoras de plata, hacer jarcia de seda y cortar velas de satén, podría realizarse para toda la flota." Cit. Andrew C. Hess: "La batalla de Lepanto...", p. 100.

(9) Andrew C. Hess: "La batalla de Lepanto...", p. 100.

(10) Andrew C. Hess: "La batalla de Lepanto...", p. 92.

(11) Andrew C. Hess: "La batalla de Lepanto...", p. 101.

(12) Andrew C. Hess: "La batalla de Lepanto...", p. 113.

(13) Así lo expresaba el virrey conde de la Monclova en 1691 refiriéndose a la Armada del Mar del Sur: "El bulto que se oye de armadas, en todos tiempos, en este mar del Sur, eran compuestas de unos *bajeles mercantes* mayores o menores." Cit. Pérez Mallaina, Pablo Emilio; Torres Ramírez, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987, p. 94. Estos dos autores describen así el problema para la Armada del Mar del Sur, aunque extendiéndolo a todas las Armadas de la monarquía: "En efecto, en todas las ocasiones que suscitaron algún peligro, los buques propiedad de la corona fueron acompañados de mercantes artillados, los cuales, al menos numéricamente, convertían a los escasos barcos del rey en algo parecido a una verdadera Armada." Realmente con esto no se hacía sino imitar lo que era un procedimiento usual en la marina metropolitana durante el reinado de la dinastía austriaca, donde en las armadas reunidas bajo pabellón español, muy pocas embarcaciones eran realmente propiedad del rey, estando éstas mayoritariamente compuestas por buques propiedad de particulares alquilados por la corona. *Ibid.*, p. 96.

blecido una política oficial que dejaba la construcción naval en manos de particulares; de esta forma, en palabras de Haring, “nobles, terratenientes y aun obispos empleaban sus capitales en la construcción y armamento de buques (14)” ya que no dejaba de ser una inversión rentable, al menos en los primeros años del siglo XVI. Y más si tenemos en cuenta las numerosas exenciones fiscales que ofrecía la corona desde los Reyes Católicos y que se prolongaron durante todo el siglo XVII (15). Sin embargo, esta rentabilidad duró poco, y a medida que los problemas de la Hacienda se iban haciendo más y más evidentes, la situación de estos armadores se fue haciendo más precaria.

Este poder económico fue el que permitió a Castilla financiar el aventurado viaje de Cristóbal Colón, empresa que ningún otro país europeo estaba en condiciones de poder realizar (16). Este aserto no constituye ninguna especulación, sino que es un hecho tan evidente como el que Inglaterra tras su primera expedición a América al mando de John Cabot, para poder realizar la segunda tuvo que recurrir al capital español (17). En realidad el papel de la empresa privada en el descubrimiento y conquista de las Indias fue determinante. Hecho que fue detectado desde épocas muy tempranas. Fernández de Oviedo explicaba que la corona “fuera de papel y hermosas palabras” (18) poco había tenido que ver en la conquista. En realidad, la corona se limitó a financiar en parte algunas empresas, y por medio de las Capitulaciones premiaba a los emprendedores que tenían éxito, sabiendo que de hacerse efectivos, tendría que ser gracias a los indígenas que encontraran en los nuevos descubrimientos.

En un principio este sistema podía ser ventajoso, ya que ahorraba a la Hacienda el esfuerzo de construcción y mantenimiento de algo tan sumamente costoso como era una Armada que pudiese atender a las vastas necesidades del Imperio español. Sin embargo, bien pronto se fueron mostrando las indudables desventajas que tenía semejante sistema (19), y sobre todo se-

---

(14) Haring, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, 1979, p. 355. A esta enumeración de inversores de Haring habría que añadir la burguesía comercial y financiera ya española o asentada en la Península, que no podía desaprovechar una posibilidad tan ventajosa de inversión.

(15) En tiempos de Felipe IV se volvió a utilizar el expediente de la exención de alcabala para aquéllos que construyesen barcos de más de 800 toneladas. Haring, *op. cit.*, p. 336.

(16) Como muy bien indica Chaunu, el que España fuese el país que financió la aventura colombina no se debió de ninguna manera al azar, sino que “fuera de la Península, no halló ni capitalismo, ni Estado para pasar del plano de la especulación al nivel de la experiencia”. *La expansión europea (siglos XIII al XV)*. Barcelona, 1977, p. 112. También mantiene esta misma tesis en: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 8 vols. París, 1959, vol. VIII, p. 235.

(17) Chaunu: *Séville...*, vol. VIII, p. 236-237.

(18) Colección de Documentos Inéditos del Archivo de Indias, vol. XI, 1986, p. 247.

(19) El sistema empleado por la corona había hecho agua, pero también lo habían hecho la Hacienda y el crédito real, con lo que a la altura de 1570 difícilmente se podía invertir el proceso. Un profundo conocedor del problema naval español y de los conflictos en los Países Bajos, Alonso Gutiérrez, expresaba así la difícil situación que tenía ante sí la corona: “Porque en nombre de V. M. tendría por cosa imposible lebantar Armada, ni se hallarán navios ni

gún fue evolucionando la técnica de construcción naval, de forma que ya a fines del siglo XVI en los barcos españoles se reunían las desventajas inherentes a los buques mercantes y de guerra (20). Evidente estos aspectos determinantes no podían pasar desapercibidos a los españoles de la época, los cuales mantenían desde el reinado de Felipe II la opinión de que la creación de una flota permanente pasaba porque ésta fuese del rey y por buques también reales (21). Mientras tanto, en Inglaterra, en una época tan temprana como 1512, se fundaba en el Almirantazgo mientras que en España tuvimos que esperar hasta 1737 (22) como institución sobre la que descansaba la defensa nacional y a cuyo cargo quedaba la organización de una Armada permanente, construyendo bajo patrocinio real buques especialmente concebidos para la guerra. No es de extrañar el que los buques españoles, aunque más majestuosos e imponentes eran mucho menos dóciles y marineros; y aunque aparentemente eran mucho más grandes, este volumen no afectaba en gran medida a la capacidad y al tonelaje del buque (23). El resultado fue una rápida decadencia de los barcos que componían la flota española, ya que a la política de dejar en manos privadas la construcción se unió la de mal pagar a los arma-

---

marineros que sean de servicio, aunque se hiciese toda la provisión de dineros que fuese necesaria. Soy de parecer que, aunque la dicha Armada sea para el servicio de V. M., se hiciese en caveça de un particular, y este particular ninguna hay en el mundo más apropiado que la ciudad de Sevilla, por la fama y crédito que tiene en el mundo de rica y poderosa.” Cit. I.A.A. Thompson: *Guerra y decadencia...*, p. 230.

(20) Cipolla, Carlo M.: *Cañones y Velas*. Barcelona, 1967, p. 87.

(21) I.A.A.: *Guerra y decadencia...*, p. 231. Concluye este autor: “Todo el mundo estaba de acuerdo en que debía evitarse a toda costa el embargo de buques privados, ya que eran inadecuados para la guerra, su conversión era costosa, el comercio se resentía y la industria naval española corría el peligro de desaparecer.” Un aspecto que no estaba tan claro era si los barcos debían ser construidos por el rey o por el sistema de asientos. Parece ser que este último sistema era el más apoyado dado que evitaba las siempre molestas requisas de madera, al mismo tiempo que ahorra los gastos de los particulares y aseguraba un precio fijo y una fecha de entrega. Sin embargo, para otros este sistema significaría un empeoramiento en la calidad de construcción. I.A.A.: *Ibid.*, p. 231.

(22) Para un estudio sobre el almirantazgo, ver Angel Guirau de Viedma: “Notas para el estudio del almirantazgo de 1737.” *Revista de Historia Naval*, n.º 4, 1984, pp. 83-100. Aunque fue Castilla uno de los primeros reinos en utilizar el título de Almirante, se demoró muchísimo tiempo en formar un Consejo del Almirantazgo como órgano que tuviese bajo su mando facultades ejecutivas para asuntos relacionados con la marina, *op. cit.*, p. 83. Como señala este autor, un intento de establecimiento del Almirantazgo en la cédula de Felipe III, publicada en 1604 —y que no tiene ejecución hasta 1624— por la que se crea un almirantazgo “para facilitar el comercio entre estos dominios y los países ovedientes de Flandes, y aprestar, tomar y confirmar las embarcaciones, mercaderías y efectos de los países rebeldes y enemigos, todo baxo las reglas que se expresan”. *Ibid.*, pp. 86-87. Pero, como concluye Guirau, es un almirantazgo de corta duración, aunque supone un primer intento reorganizador y un antecedente al de 1737. *Ibid.*, p. 37. El Real decreto de 14 de marzo de 1737, establece que a partir de la fecha recae sobre el infante D. Felipe la dignidad de almirante general de España. Medida que unida a la formación de una Junta de Marina es fundamento sobre el que poder asentir un organismo con poder ejecutivo “cuyas funciones se modificaron escasamente a lo largo del tiempo”. *Ibid.*, pp. 91-92.

(23) M. Lewis: *The Spanish Armada*. New York, 1960, pp. 67-68.

dores y tripulantes, lo que provocó tener que recurrir al alquiler de naves extranjeras: inglesas, francesas e italianas, llegando incluso a tener que fletar naves holandesas (24). En estas circunstancias de poco sirvió la anexión de Portugal en 1580, ya que tan sólo ocho años más tarde la Gran Armada (25) era derrotada. Ahora bien, aunque esta derrota supuso una verdadera catástrofe para la Armada española, su influencia sobre la decadencia posterior fue más psicológica que otra cosa (26). Para Thompson, la derrota de la Gran Armada implicó una nueva etapa en la política naval española, obligando a Felipe II a formar una marina permanente metropolitana, cuyo embrión estaría formado por doce nuevos galeones de mil toneladas (los famosos doce apóstoles) (27). En esta época se asiste a una actividad constructora sin precedentes. Sin embargo, las necesidades crecen a un ritmo más vertiginoso todavía, hecho que provoca que se continúe con el expediente del embargo o del alquiler de mercantes como en ninguna época anterior (28). Una política acertada basada en una economía en expansión llevó a Inglaterra a tener 70.000 toneladas en vísperas a la derrota de la Armada Invencible; y Holanda, en 1670, consiguió reunir 570.000 toneladas, lo que equivalía a poseer una flota mayor que las marinas mercantes inglesa, francesa, escocesa, alemana, española y portuguesa juntas (29).

La política naval española era, evidentemente, un suicidio para un país que poseía el mayor perímetro costero del mundo y que no tenía otro remedio que basar su poder en el mantenimiento de una poderosa armada. Evidentemente, esto no significa que no se hicieran intentos de reorganización. Tras el envío de una armada en apoyo de los católicos irlandeses sublevados contra el enemigo británico en 1602, y una vez firmada la paz, se sigue una política de estímulo a la construcción naval por medio de asientos o por vía de administración, promoviendo, como afirma Olesa, “la constitución de una Marina Real”. También se fortalece la Armada del Océano con escua-

---

(24) Haring: *Op. cit.*, p. 336. Este autor pone el ejemplo de que en la flota que se reunió en El Ferrol en 1597, de ochenta y cuatro bajeles que estaba compuesta, sólo veinte eran de fabricación nacional.

(25) No es correcta la denominación de Armada Invencible que se ha popularizado entre nosotros, ya que nunca fue denominada así en España, aunque sí en Inglaterra y por autores que tratando de fomentar la “leyenda negra” querían ridiculizar nuestra Armada tildándola de “invencible”.

(26) Tampoco conviene dar una importancia desmesurada a este hecho, ya que aunque fue un grave contratiempo, el poder económico de la corona le permitió todavía recuperarse y seguir haciendo frente a media Europa con éxitos relativos hasta mediados del siglo XVII. Olesa Muñido lo expresa así: “La Invencible no señala, sin embargo, como alguien ha pretendido y los propios ingleses niegan, el fin del poder español.” Pasando a continuación a enumerar distintos éxitos militares entre las que destaca la hazaña de Alonso de Bazán de 1592 en que fueron apresados siete buques ingleses. Y concluye: “Nuestras fuerzas navales son entonces más numerosas y poderosas que en 1588”, *op. cit.*, p. 375.

(27) I.A.A. Thompson: *Guerra y decadencia...*, p. 235.

(28) I.A.A. Thompson: *Guerra y decadencia...*, p. 236.

(29) Alberto Tenenti: *La formación del mundo moderno (siglos XIV-XVII)*. Barcelona, 1985, p. 297.

dras permanentes como la de Vizcaya, Guipúzcoa o Cantabria, amén que las de Andalucía y Portugal y otras medidas semejantes (30). Sin embargo, a pesar de la buena voluntad, a fines del reinado la situación naval es desastrosa (31). Olivares necesita, sin embargo, para llevar a cabo su política imperial fomentar en lo posible la Armada, para ello forma una Junta en la que estaban representados los Consejos de Hacienda y Guerra; en ella se va a decidir armar 78 bajeles, 56 de los cuales integrarían la *Armada del Océano* y 18 de éstos constituirían la escuadra de *Guarda del Estrecho*. Los 22 navios restantes irían a parar a la *Escuadra de Ostende*, destinada a los Países Bajos. De poco iban a servir, al menos a largo plazo, todas estas buenas intenciones, 1640 (32) marca el fin de una larga crisis que se había iniciado medio siglo antes.

De todos estos intentos, fluctuaciones, saltos hacia adelante y hacia atrás eran conscientes, como decíamos en un principio, los contemporáneos, los cuales manifestaron en innumerables escritos, memoriales y arbitrios el lamentable estado en que se encontraba la Armada y la necesidad, que para un imperio como el español, suponía mantener en buen estado la misma. Saavedra Fajardo, con su inimitable estilo, supo ver el problema en su justa medida:

“España retirándose de los Pirineos se arroja al mar y se interpone entre el Océano y el Mediterráneo. Funde su poder en las armas navales si quisiere aspirar al dominio universal y conser-  
valle” (33).

Para Saavedra Fajardo la cuestión estaba clara, y es por eso por lo que en el emblema de la Empresa 68 se representa un globo terráqueo cuyos dos polos son dos galeones, con lo que sutilmente nos está diciendo que una imagen vale más que mil palabras, que expresado por su ágil pluma:

“... mostrando a los ojos que es la navegación la que sustenta la tierra con el comercio y la que afirma sus dominios con las armas. Móviles son estos polos de las naves, pero en su movilidad consiste la firmeza de los imperios. Apenas ha habido monar-

---

(30) Olesa: *La organización naval...*, p. 377.

(31) Olesa cuantifica en 7 los bajeles de la Armada del Océano, las galeras son menos numerosas y todos ellos se encuentran en un estado lamentable de conservación y de armamento. *La organización naval...*, p. 378.

(32) Sobre la crisis que afectó a la península en la década de 1640, ver Elliott, J. H.: “Revueltas en la monarquía española.” En: *Revoluciones y rebeliones de la Europa Moderna. (Cinco estudios sobre sus precondiciones y precipitantes)*. Madrid, 1981. *La España Imperial, 1469-1716, La revuelta catalana*. Madrid, 1977. A. Domínguez Ortiz: “The revolt of Catalonia against Philip IV”. *Past and Present*, 29; 1964, pp. 105-111.

(33) Diego Saavedra Fajardo: *Empresas políticas. Idea de un príncipe político-cristiano*. 2 vols. Edición de Quintín Aldea Vaquero. Madrid, 1976; vol. 2, p. 665.

quía que sobre ellos no se haya fundado y mantenido. Si le faltase a España los dos polos del Mar Mediterráneo y Océano, luego caería su grandeza, porque, como consta de provincias tan distantes entre sí, peligrarían, si el remo y la vela no las uniesen y facilitasen los socorros y asistencias para su conservación y defensa, siendo puentes del mar las naves y galeras” (34).

Pero es que además Saavedra Fajardo ve perfectamente que un desarrollo de la Armada, un crecimiento de la marina no sólo es necesario para poder conservar el status entre las grandes potencias, sino que puede servir también, utilizando una metáfora de actualidad, como “locomotora” que tire de la economía española, y más cuando se poseen las condiciones estratégicas y geográficas de España.

“La disposición es grande y mucha la comodidad de los puertos para mantenellas y para impedir la navegación a las demás naciones que se enriquecen con ella y crían fuerzas para hacelle la guerra; principalmente si con las armas se asegure el comercio y mercancía, la cual trae consigo el marinaje, hace armerías y almacagenes, los puertos los enriquece de todas las cosas necesarias para las armadas, da sustancia al reino con que mantenellas, y le pueble y multiplica” (35).

Este es un hecho tan evidente para Saavedra Fajardo, ya que nada debe evitar que se lleve a efecto, no pueden argüirse problemas hacendísticos ni de ningún otro tipo, y habrá que acudir a cualquier ingreso al que el Estado pueda acceder:

“Y cuando no bastasen sus rentas y no se quisiese despojar la Corona del dote de los maestrazgos dados por la Sede Apostólica en administración, se podrían ampliar algunas rentas eclesiásticas.”

¿Qué pudo ocurrir entonces para provocar la *declinación* (36) en que cayó la marina española? Técnicos no faltaban, las materias primas lejos de ser escasas abundaban: no se puede olvidar que las maderas de Indias hubieran podido ser la base sobre la que sustentar la fabricación de navíos (37). El

---

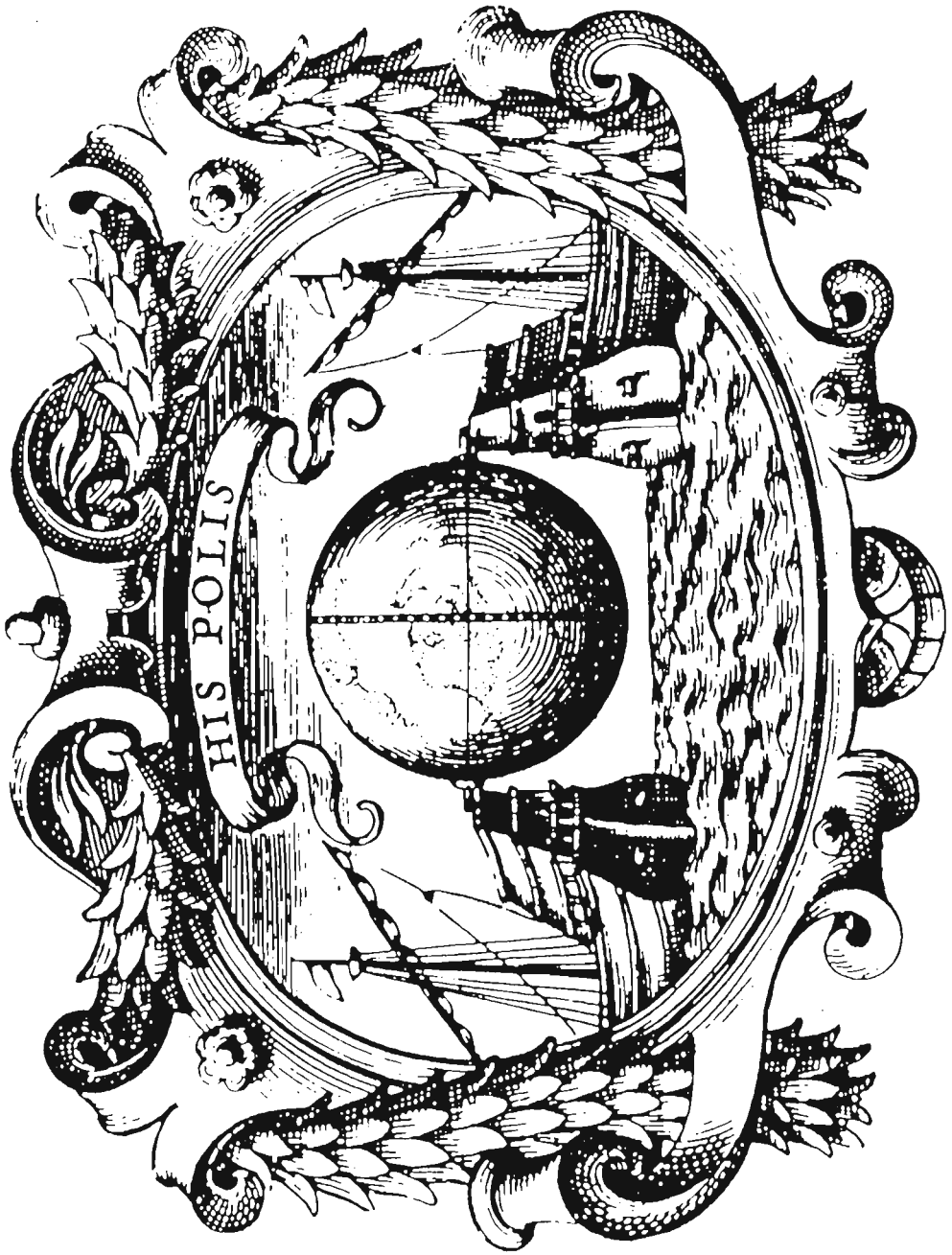
(34) *Ibid.*, p. 664.

(35) *Ibid.*, p. 665.

(36) Utilizamos el término más empleado por los contemporáneos.

(37) La madera, efectivamente, era la base, pero no se puede tampoco olvidar que velas, jarcias y demás componentes fundamentales para la construcción naval procedían en muchos casos de potencias extranjeras dada la escasez de manufacturas que existía en la península.





problema fundamental es que el caos generalizado de la Hacienda impedía cualquier intento de desarrollo serio de las fuerzas navales. La degradación se había hecho evidente, y los contemporáneos lo expresaban así:

“El año de 1535 tenía España 60 galeras. Por los daños referidos, está reducida su escuadra sólo a seis galeras” (38).

Hecho que, unido a la dependencia, no sólo económica, sino naval en que había ido cayendo España, provocaba situaciones tan bochornosas como la que Martínez de la Mata denuncia a continuación:

“En el año pasado de 44, pasando a estos Estado en dos galeras de Vuestra Majestad debajo del gobierno del Capitán Chiapa. Ginoves, que a una milla no entra del final, encontró con un bajel Francés, cargado de mercaderías de mucho precio; y habiéndole reconocido y sabido que era francés, y parlamentándose con el capitán y piloto que le gobernaban, le dejó ir libre, sin tocarle, a vista de tantos Españoles, pasajeros y oficiales de Vuestra Majestad que veníamos juntamente embarcados, y a vista de un consejero tan grande de Estado, como el Eminentísimo Cardenal Tribulcio” (39).

Ya en las postrimerías del siglo XVII, Eugenio Carnero, uno de los reformadores más críticos del siglo XVII, enjuiciaba de la siguiente forma el estado de la armada:

“Las fuerzas marítimas se hallan consiguientemente en el mismo estado: perdida la marinería, desviada la nación a encuentros navales, sin varas, y sin pertrechos, y sin caudal para adquirirlos; la falta de fuerzas marítimas ha dado lugar a que se pueblen tantas islas en las Indias, a que se apresen tantos navíos, a que se saqueen tantas plazas, a que se expugnen fortalezas capitales y vitales sin que lo pueda impedir el Consejo de Indias.” (40)

Este caos era denunciado así en el siglo XVII, pero en el XVIII encontramos denuncias en términos iguales o parecidos. Pocos tratadistas tratarán el

---

(38) Francisco Martínez de la Mata: *Memoriales y discursos*. Edición y nota preliminar de Gonzalo Anes, p. 283.

(39) *Ibid.*, p. 282.

(40) Eugenio Carnero: *Discurso e informe que el 13 de abril de 1699 hizo D. ... al Excmo. Sr. D. Cristóbal Crespi sobre puntos de estado, de navegación, guerra y comercio, en que se citan consultas de la Junta de él, tocantes al establecimiento de compañías mandadas ajustar por S. M.* Mss. 1669. f. 18 v. Biblioteca de la Real Academia de la Historia.

tema con la concienzuda profundidad que Jerónimo de Uztariz (41). Este siguiendo a precursores como Saavedra Fajardo y Varinas, parte de la necesaria imbricación entre marina mercante y marina de guerra:

“No se extrañará que se proponga la fábrica y existencia de muchos y buenos baxeles de Guerra y de tráfico, por principal y primer fundamento para un comercio útil y grande; siendo cierto que nunca se podrá conseguir éste sin el apoyo de un considerable *armamento marítimo*, ni es dable conservar mucho tiempo una Armada grande, como la que pide y necesita la constitución de esta monarquía, sin los continuos auxilios de un comercio muy extendido y aventajado; de modo que siendo inseparables estas dos importancias en sus progresos no puede existir la una sin la otra; y es conveniente que con igual desvelo y actividad se solicite el establecimiento y permanencia de ambas” (42).

Tras esta brevisísima panorámica en la que hemos intentado vislumbrar tanto la evolución como las causas de la decadencia de la Armada española —elementos estos que permiten encuadrar en su justa medida “los ámbitos y las rutas marítimas”— pasamos propiamente al objeto de este artículo.

A la hora de la exposición de este trabajo hemos decidido dividir el mismo en cuatro apartados (43):

1. El Mediterráneo.
2. El Atlántico.
  - 2.1. El Mar del Norte.
  - 2.2. La carrera de Indias (sistema de flotas y galeones).
  - 2.3. Canarias.
3. El Pacífico.
  - 3.1. El galeón de Manila.

## EL MEDITERRANEO Y SUS RUTAS

Si hay un mar que tenga una historia apasionante y abigarrada, ése es el Mediterráneo. Cuna de la civilización occidental, ha marcado una im-

---

(41) Utilizaremos la que de esta imprescindible obra, *Teórica y práctica de comercio y marina*, llevó a cabo Gabriel Franco.

(42) *Ibid.*, p. 168.

(43) Por motivos de espacio, hemos obviado en primer lugar todas aquellas rutas referentes a descubrimientos, ya que están suficientemente estudiadas; y por otro, hemos dejado aparte las referentes a la corona de Portugal, ya que aunque este país perteneció a la corona de Castilla durante un período de tiempo, su marina fue lo suficientemente autónoma como para que podamos permitirnos esta salvedad.

pronta difícil de superar en los pueblos bañados por sus aguas. Braudel lo definió así:

“El Mediterráneo no es un mar, sino una sucesión de llanuras líquidas comunicadas entre sí por puertos más o menos grandes. Así se individualizan, en las dos grandes cuencas del oeste y del este del Mediterráneo, entre las diversas avanzadas de las masas continentales, toda una serie de mares angostos, de *narrowseas*. Cada uno de estos mundos particulares tiene sus características, sus tipos de barcos y de costumbres, sus propias leyes históricas” (44).

Vemos pues, al Mediterráneo dividido en dos grandes cuencas: occidental y oriental, que aunque comunicadas entre sí, tendían a organizarse en circuitos cerrados (45).

Y es que el extremo occidental “es un espacio autónomo”, un mundo marino coherente que estaría limitado por el estrecho y la línea imaginaria que une Valencia con Argel. El sentido este-oeste dificultaba en gran medida las travesías, haciéndolas peligrosas; por el contrario las salidas de España hacia el este se beneficiaba del sistema de vientos y corrientes. Y no digamos nada de norte a sur:

“No es una barrera líquida que se levante entre la masa continental del mundo ibérico y la del mundo norafricano, sino un río que une más que separa, que hace del Africa del norte y de Iberia un solo mundo, un ‘ubicontinente’ ” (46).

Dentro de este espacio marítimo cerrado que es el Mediterráneo existían tres tipos fundamentales de rutas marítimas. Las primeras serían la transversales o istmicas. Siendo su característica principal el ser una ruta marítima que tiene su continuación en una ruta terrestre. A este tipo pertenecen las rutas de las especias y de la seda, y en España sirvieron de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo. En época de los Austrias fueron de especial importancia la que unía Barcelona con el golfo de Vizcaya, Valencia-Portugal vía Medina del Campo; Alicante-Sevilla, Barcelona-Sevilla vía Zaragoza y utilizando la navegabilidad del Ebro (47).

La segunda característica sería la navegación de cabotaje, que por otra

---

(44) Fernand Braudel: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. 2 vols. Segunda edición. México, 1981; vol. I, p. 140.

(45) Braudel: *El Mediterráneo...*, vol. I, p. 177.

(46) Braudel: *El Mediterráneo...*, vol. I, pp. 151-152.

(47) Braudel: *El Mediterráneo...*, vol. I, pp. 248 y ss.; Olesa Muñido: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. 2 vols. Madrid, 1968; vol. I, p. 112.

parte es la predominante (48) en el mundo mediterráneo. Cuando se analizan los motivos que provocaron este sistema, sobresalen en seguida los relativos a la seguridad, seguridad que se manifiesta en alejarse de los peligros que conlleva toda navegación de travesía; y de otro lado, eludir los riesgos de encontrarse con los piratas berberiscos. Por otra parte, económicamente era una actividad rentable, ya que en una época en que los caminos y los abastecimientos eran en general bastante malos, este tipo de navegación suplía en parte las deficiencias del sistema (49). Dentro de este tipo de navegación, es de destacar la ruta de comercio que se estableció entre Barcelona-Perpiñán, Barcelona-Marsella y viceversa. Ruta que podía extenderse hasta Génova y Nápoles.

La navegación de travesía no era demasiado empleada en los siglos XVI y XVII, y cuando se recurría a ella seguía unos derroteros bien marcados por las corrientes y vientos dominantes. La ruta fundamental era la que comunicaba el levante español y Cataluña con Italia. Estas rutas también era utilizada por los puertos andaluces, que o bien seguían el litoral hasta la altura de Alicante, y de allí se alejaban de la costa camino de la *ruta de las Islas*; o bien aprovechando una corriente que va hacia el este, se introducían en el mar de Alborán, encaminándose directamente a las Baleares. Como su propio nombre indica, esta ruta era llamada así porque utilizaba las islas mediterráneas como puntos de referencia. En primer lugar se ponía proa a las Baleares, y una vez que se avistaban sus costas se ponía rumbo a Cerdeña y Sicilia, permitiendo alcanzar casi en línea recta el sur de Italia. Para este recorrido se utilizaba una corriente que actúa en sentido contrario al de las agujas del reloj, y que discurre al este de las Baleares y al oeste del valle abisal norafricano, de Cerdeña y las costas norte de Italia. Para el regreso, existía una corriente en sentido contrario.

También hay una corriente que partiendo del sur de España sigue en sentido oeste hacia el Estrecho. Esta corriente dio lugar al nombre de ruta *ultramarina*, y no alcanzó todo su apogeo hasta el siglo XVIII (50).

Con el nuevo siglo penetran en España, junto con la nueva dinastía borbónica, nuevas tendencias comerciales del levante español. Sin abandonar los viejos mercados, las viejas rutas mediterráneas, la balanza se va a ir inclinando poco a poco hacia el comercio atlántico, hacia la *carrera de Indias*. En este proceso van a intervenir los principales puertos del litoral mediterráneo y en especial el puerto de Barcelona. En los primeros años del siglo XVIII desde la capital del Principado se van a establecer cuatro rutas principales: Barcelona-Gibraltar, dado la importante concentración de fuerzas que durante la guerra de Sucesión, convirtieron esta plaza en uno de los princi-

---

(48) Emilia Salvador: *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*. Valencia, 1972; p. 115. Evidentemente, esta característica predominante de las rutas de cabotaje termina con las mejores técnicas que se introducen en el siglo XVIII y que analizaremos más adelante.

(49) Emilia Salvador: *La economía valenciana en el siglo XVI...*, p. 116.

(50) Olesa: *La organización naval...* pp. 74 y ss.

pales centros comerciales; Barcelona-Sevilla, la menos importante dado el declive que esta ciudad había tenido a lo largo del siglo XVII en favor de Cádiz; Barcelona-Cádiz, utilizando esta ciudad como nexo de unión con América, y por fin Barcelona-Lisboa, que se convierte en la ruta principal de este período y que utiliza a Lisboa como escala obligada entre Barcelona y Amsterdam (51).

Este sistema dura aproximadamente los quince primeros años del siglo, pero con el fin de la guerra de Sucesión y del auge comercial catalán, del que se hace líder el puerto de Barcelona, estas rutas van decayendo en favor de la de Cádiz. En los años que van de 1715 a 1735 se van poniendo las bases en el puerto gaditano que permitirán posteriormente el acceso directo al mercado americano, sustituyendo a los intermediarios andaluces y extranjeros por factores catalanes (52). Fase que tiene su culminación cuando a partir de 1740 el comercio catalán cubre con sus propios navíos la ruta Barcelona-Cádiz, tiene sus corresponsales en Andalucía y está preparada para fletar sus primeras naves cargadas con productos de origen y con destino a América. La ruta Barcelona-Veracruz es ya un hecho (53).

Este es un cambio fundamental en el sistema comercial español, en general y mediterráneo en particular, que viene provocado no sólo por el auge de Cataluña y del litoral levantino en el siglo XVIII, sino también por la sustitución del sistema monopolístico que hasta ese momento se había llevado a cabo y su sustitución por el “libre comercio” que daba libre acceso a la *carrera de Indias* a otros puertos que no fueran el de Sevilla y Cádiz (54).

## LAS RUTAS ATLANTICAS

Las rutas atlánticas hispanas estaban comprendidas en tres grandes circuitos. Por un lado las rutas que conectaban a España con el Mar del Norte y el Báltico. En segundo lugar, la travesía atlántica que unía a España con América por medio del sistema de flotas y galeones. Y por último el circuito canario con América y el norte de Europa.

## LA ARMADA DEL MAR OCEANO Y LAS RUTAS MARITIMAS CON EL MAR DEL NORTE

Hablar de la Armada del Océano, y por extensión de las rutas de la península, es hablar de la cenicienta de las Armadas españolas, por lo

---

(51) Carlos Martínez Shaw: *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756*. Barcelona, 1981. Para un análisis pormenorizado de este proceso Vid., pp. 72-82.

(52) Carlos Martínez Shaw: *Cataluña en la carrera de Indias...*, pp. 94 y ss.

(53) Carlos Martínez Shaw: *Cataluña en la carrera de Indias...*, p. 96.

(54) Analizaremos este proceso en el transcurso del epígrafe dedicado a las flotas y galeones.

menos hasta el comienzo de la rebelión de los Países Bajos. Hasta este momento el punto de atención de la corona no se había desviado de la carrera de Indias, por un lado, y de la situación en el Mediterráneo, con la consecuente amenaza turca, por el otro. Sus tareas estratégicas se limitaban a mantener la defensa del flanco oriental de la carrera de Indias, así como funciones militares y comerciales en el oeste europeo. Además muy pocos estadistas hubiesen podido prever el que la única forma de controlar los Países Bajos pasaba por una solución marítima. Para empezar a oír alzarse voces avalando esta propuesta, hay que remontarse a la década de los setenta del siglo XVI, concretamente Alonso Gutiérrez cuando afirmaba:

“Teniendo yo por imposible la recuperación de los Payses Bajos mientras Vuestra majestad no fuese poderoso por la mar” (55).

Antes de hablar de las rutas del Septentrión, como era denominado en la época de los Austrias, tenemos que ocuparnos de sus accesos, ya que al fin y a la postre, en los siglos XVI y XVII existía un determinismo geográfico que limitaba las posibilidades náuticas. La navegación en el Mar del Norte estaba dificultada por el clima duro y el bravío mar de bajos fondos que impera en aquellas costas. Se puede hablar de tres accesos. El paso norte, muy alejado de la península, ya que para llegar a él había que bordear las Islas Británicas dejándolas a la izquierda, le hacía muy poco ventajoso y sólo fue utilizado como vía de escape en casos de emergencia cuando el Canal de la Mancha estaba bloqueado. Después, estaba el acceso oriental al Báltico, con los estrechos de Sundt, Pequeño y Gran Belt. Los dos últimos sólo eran utilizados para el comercio local, dado lo angosto de los mismos y la poca profundidad de sus aguas. El de Sundt no era excesivamente utilizado por los españoles, no así por los holandeses e ingleses, que eran los principales navegantes en aquellos litorales. Por otra parte, el castillo de Kronborg, dominaba el paso del Sundt y los daneses imponían un gravoso peaje a todo aquel que quisiera cruzarlo. En época de Olivares existió el proyecto (precedente del moderno canal de Kiel) de abrir un paso que convertiría la península de Jutlandia en isla y que abriría un nuevo camino hacia el Báltico que estaría bajo control hispano.

El paso más lógico, dada la cercanía a la península Ibérica, era el Canal de la Mancha. Pero éste era de navegación complicada dadas las mareas y vientos de la zona, así como por tener enemigos a ambos lados del Canal, por lo que para atravesarlo se tenía que contar con el apoyo de uno de los dos guardianes que lo flanqueaban, al menos si se querían obviar los excesi-

---

(55) Cit. I.A.A. Thompson: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona, 1981, p. 229.

vos riesgos que resultaban de cruzar este angosto pasillo sin poder acercarse a las costas de cualquiera de estos dos países (56).

La rutas del Mar del Norte están condicionadas por un elemento decisivo en la Historia de España: Flandes. Desde el advenimiento al trono de Carlos V, los territorios flamencos habían sido uno de los ejes de la política imperial, pero a medida que avanza el siglo y la situación se hace más compleja este polo se va haciendo decisivo, hasta convertirse con Felipe II en el catalizador de su política.

Como magistralmente ha expuesto Alcalá Zamora, las comunicaciones españolas con Europa adoptaban la forma de un cuadrilátero con “centro en Milán y cuyos vértices eran Madrid, Nápoles, Viena y Bruselas” (57).

Hagamos un pequeño inciso para hablar de una ruta un poco marginal dentro de las rutas marítimas, pero de indudable importancia para la monarquía hispana: nos referimos a la ruta de la plata, que tenía su origen en Indias y su destino en Flandes. La primera parte del recorrido se iniciaba cuando el preciado mineral era extraído por los indígenas en las minas de Zacatecas y Potosí, trasladado en mulas a la costa, donde era cargado en los galeones, y por fin traído a España. Tras una pequeña escala peninsular se mandaba a Italia, donde convertido en oro pasaba a Flandes para mantener el ejército. Y es que en el período que Kamen ha rebautizado con el nombre de Siglo de Hierro (58) no es válido el tópico refrán de “todos los caminos llevan a Roma”, sino más bien “que todos los caminos conducen a Flandes”. Las rutas marítimas principales a la hora de enviar plata y hombres eran dos. La menos utilizada era a través del Adriático y desde allí, vía terrestre, hasta Viena; pero no era demasiado práctica dado el peligro turco, el mal estado de los puertos y para no herir la susceptibilidad veneciana. El otro camino lógico era a través del Canal de la Mancha (59).

## EL SISTEMA DE FLOTAS Y GALEONES

El comercio colonial con América seguía un sistema llamado de *flotas y galeones*. Este fue el nombre que se popularizó en la época y que ha llegado hasta nosotros. Fue denominado así, porque respondía a las dos principales características del convoy: galeones o buques de guerra que servían de escolta; y flota, o naves mercantes. Mediante este sistema se aseguraba el

---

(56) Alcalá Zamora: *España, Flandes y el Mar del Norte (1616-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Madrid, 1975, pp. 62-64.

(57) Alcalá Zamora: *España, Flandes...*, p. 48 y más adelante dice: “Utilizando un símil, podríamos describir el complejo de las vías estatales de comunicación de España como inclinado en dirección a la llanura flamenca, de tal modo que cualquier objeto en circulación era atraído hacia la vorágine del mundo nórdico”, *op. cit.*, p. 49.

(58) Henry Kamen: *El siglo de Hierro. Cambio social en Europa, 1550-1660*. Madrid, 1971.

(59) Alcalá Zamora: *España, Flandes...*, pp. 42-44.



monopolio sevillano y posteriormente gaditano del tráfico español con América. Dos grandes convoyes partían, al menos en teoría, anualmente de las costas españolas en dirección a Indias. En mayo partía la flota de Nueva España y en agosto la destinada a Tierra Firme. La ruta que seguían ambas flotas era rumbo suroeste hasta la costa africana y de allí, a una primera etapa obligada en Canarias (60). Desde aquí la flota de tierra firme se dirigía hacia la Deseada, Guadalupe u otra cualquiera de las islas de las Indias Occidentales, en ruta oeste-suroeste hasta alcanzar los vientos alíseos. En algunas ocasiones la flota de Tierra Firme viraba más hacia el sur para penetrar en el Caribe por el canal que separa a Tobago de Trinidad y que llegó a llamarse *pasaje de los galeones* (61). Una vez que se avistaba la Deseada, los galeones seguían un rumbo suroeste hacia Cabo de la Vela, desde donde se encaminaban a Cartagena. A la altura de la isla Margarita se separaban de la flota las naves mercantes con destino Caracas, Maracaibo, Santa Marta... con el fin de recoger oro, plata, cueros, cochinilla. Reintegrándose a la flota o bien en La Habana o bien en Cartagena. El resto de la flota, y una vez desembarcadas parte de las mercancías, se dirigía al oeste hasta arribar a Portobelo (62).

Mientras tanto, la flota de Nueva España, una vez avistada la Deseada, tomaba un rumbo hacia el noroeste, es decir, hacia La Española, Cuba, Veracruz, Puerto Rico y Puerto Caballos en Honduras. Al igual que en la flota de Tierra Firme, los distintos navíos se habían ido desgajando de la flota para dirigirse a sus respectivos puertos, y se reincorporaban en La Habana. Desde el cabo de San Antonio a Veracruz existía una ruta de invierno y una ruta de verano. La de invierno o exterior se aleja más allá de los arrecifes de Alacrán, con rumbo oeste-suroeste a la costa mexicana sobre Veracruz. La ruta interior, o de verano, seguía más de cerca la costa de Campeche y abriéndose paso a través de los bajíos se llegaba a Veracruz (63).

El regreso a La Habana de la flota de Tierra Firme se veía dificultado por los vientos del este y por los laberínticos arrecifes, cayos y bajíos que pueblan la Costa de los Mosquitos, es por esta razón por la que la flota regresaba primero a Cartagena. Desde aquí seguían ruta noroeste, y una vez

---

(60) Esta primera escala era absolutamente necesaria en los siglos XVI y XVII dado el largo viaje que todavía quedaba por recorrer; no solamente constituía un descanso y una pequeña relajación para la tripulación, sino que servía de base de avituallamiento, siendo los principales productos recogidos los víveres frescos y el agua, ya que, daba la sobrecarga a que se sometía a los buques, si no se reponía en las Canarias se corría el riesgo de morir de sed antes de llegar a las costas dominicanas. Como magníficamente lo ha definido Chaunu con su estilo barroco: "La importancia de la escala está casi en razón inversa de la importancia económica de las islas, lo que subraya el imperativo intransigente de la escala canaria para los navíos que van a Indias." Chaunu: *Sevilla y América (siglos XVI y XVII)*. Sevilla, 1983, pp. 45-46.

(61) Haring: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1979, p. 278.

(62) Haring: *Comercio y navegación...*, pp. 277-279.

(63) Haring: *Comercio y navegación...*, pp. 279-280.

sobrepasados Jamaica y las Caimanes llegaban a la isla de los Pinos, desde donde iban directamente a La Habana tras rodear los cabos de Corrientes y San Antonio (64).

El camino que seguía la flota de Nueva España a Cuba también era indirecto. Al estar Veracruz a sotavento de La Habana, la flota se veía obligada a virar 25 grados al noroeste para luego tomar rumbo sureste hasta llegar a Cuba en unos veinte días (65). El regreso de La Habana a España se realizaba a través del peligrosísimo Canal de Bahama, pues es paso obligado de los violentos huracanes que se producen en aquellas latitudes, y se dirigían con dirección noreste pasando entre los cabos de Virginia y las Bermudas. Una vez alcanzado el grado 38, las naves eran impulsadas por los fuertes vientos septentrionales hasta llegar a las Azores. En invierno, a veces se utilizaba la ruta de Colón, es decir, navegar al sur de las Bermudas, pero era muy peligroso tanto por sus arrecifes como porque si se abrían muy al sur, las fuertes corrientes podían llevarlos de vuelta al Caribe, con lo que el viaje se perdía. Desde las Azores se tomaba contacto con alguna nave española y la flota era informada si existía peligro de corsarios o de otros enemigos. De allí se dirigían, normalmente, hacia Cádiz o Sanlúcar de Barrameda (66).

El comercio interamericano, y por tanto las rutas que seguían los mercantes criollos, estaban determinadas por el cabotaje y más o menos por las rutas descritas anteriormente. Además, el tráfico colonial se veía dificultado por las restricciones y prohibiciones que al mismo ponía la corona española, con el fin de salvaguardar a toda costa el régimen de monopolio.

El sistema de *flota y galeones*, era evidentemente un sistema sumamente seguro, al menos en los primeros años de la carrera de Indias. Los mercantes iban pertrechados con armamento, pero para mayor seguridad iban escoltados con ocho galeones en el caso de la Armada de Tierra Firme y dos para la de Nueva España. Sólo podemos destacar dos ocasiones en las que el enemigo pudo derrotar a nuestra Armada. En septiembre de 1628 una flota holandesa compuesta por 31 buques atacó y destruyó a la flota mejicana, compuesta tan sólo por veinte navíos, a la altura de Matanzas, capturando un botín de unos seis millones de pesos. El otro desgraciado incidente se registró en 1656; una escuadra inglesa al mando del capitán Blake tomó la capitana y otro galeón de la flota de Tierra Firme ya cerca de las costas gaditanas capturando dos millones de pesos. No se contentaron los ingleses con esta aventura, sino que se encaminaron a las Canarias, donde se había refugiado la flota mejicana; entablaron batalla y prácticamente la destruyeron.

Mucho mayores fueron los desastres provocados por la furia de los elementos en el sistema de flotas. En numerosas ocasiones se zarpaba fuera de estación debido a los retrasos que se producían en el comercio, y aunque

---

(64) Haring: *Comercio y navegación...*, p. 282.

(65) Haring: *Comercio y navegación...*, pp. 282-283.

(66) Haring: *Comercio y navegación...*, p. 284.

una política más prudente hubiera sido esperar mejores tiempos, los aguerridos capitanes, presionados por una hacienda exhausta, y dado el elevado coste que tenía la internada de la flota en Indias, adoptaban actitudes que quizá pudieran tildarse de temerarias.

En 1622 se hundieron cinco mercantes y tres galeones en una tempestad, dos años más tarde, esta misma flota perdió tres galeones en un naufragio, se perdieron 433.770 ducados de plata de la Corona y un millón pertenecientes a los comerciantes privados. En 1631 la flota de Nueva España fue prácticamente destrozada a la altura de Yucatán por un huracán, el desastre fue tal, que el valido de Felipe IV se lamentó “sin poderlo expresarlo con palabras” (67). Diez años más tarde, en 1641, la flota de Nueva España fue virtualmente destrozada por un huracán al salir de las Bahamas.

Los piratas que infectaban el archipiélago antillano poco podían hacer contra esta poderosa armada, y prácticamente su actuación se limitaba al ataque por sorpresa de pequeñas poblaciones, o bien se mantenían al acecho sobre los navíos de *permiso*, llamados así porque obtenían un permiso especial para viajar al margen de la flota y por tanto se convertían en fácil presa para los corsarios.

El sistema de *flotas y galeones* pervivió desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII. La incapacidad manifiesta de la península para abastecer por sí misma la demanda americana, así como la saturación de los mercados en Veracruz, Cartagena y Portobelo que provocaba el sistema, fueron los primeros agentes que comenzaron a socavar, a resquebrajar el sistema monopolístico. Para lograr su desmantelamiento hubo que recurrir el estado de necesidad extrema y de crisis total en que el monopolio cayó. Tras la crisis que produjo en este sistema la guerra de Sucesión, se produce un intento de reforma por medio de la Ordenanza de 5 de abril de 1720 gestada por Patiño. A partir de entonces se van a institucionalizar los navíos de registro que conviven junto con el sistema de flotas. Pero las salidas de las *flotas y galeones* cada vez se espaciaban más en el tiempo, la de Tierra Firme partió cada tres años, y después de 1723 tardó seis años en zarpar de nuevo; el resultado al llegar a Portobelo fue desastroso, las mercancías no tenían salida y se produjeron numerosas quiebras (68). El fracaso del sistema se hace evidente en el Real Despacho de 21 de enero de 1735 para el despacho de flotas y galeones, en el que se suspende el envío de la flota de Tierra Firme:

“Lo primero, que se suspenda el despacho de galeones a Tierra Firme por ahora, y hasta tanto que vengan generales y seguras noticias de haberse concluido enteramente la salida de los rezagos que subieron los individuos del comercio de España a la ciudad de Lima, y quedaron existentes en Panamá de los últimos

---

(67) Domínguez Ortiz: *Política y Hacienda de Felipe IV*. p. 283.

(68) J. J. Real Díaz: *Las ferias de Jalapa*. Sevilla, 1959, p. 86.

galeones despachados de Cádiz, en junio del año pasado de 1730" (69).

Los navíos de registro iban a servir de cuña para agrietar todavía más el viejo sistema. Cuando en 1739 estalló la guerra con Inglaterra y el gobierno se vio en la necesidad de suspender toda actividad del sistema de *flotas* y *galeones*, dada la imposibilidad de defender un convoy de las características del español, y más teniendo en cuenta la considerable diferencia que separaba a ambas marinas. El único sistema de abastecimiento de la colonia eran los navíos de registro. La extensión del sistema puso de manifiesto un considerable número de ventajas, entre las que pueden destacarse la rapidez, regularidad y abaratamiento de los costes del transporte (70).

Por fin, el 11 de octubre de 1754 se restablece la flota de Nueva España, suprimiéndose definitivamente la de Tierra Firme, que es sustituida por los navíos de registro. El abastecimiento de Perú se hará a partir de ahora directamente por el cabo de Hornos y se suprime definitivamente la feria de Portobelo. Finalmente, por el reglamento de 12 de octubre de 1778, se elimina también la flota de Nueva España (71). Trece años antes, el 14 de febrero de 1765, se había dado un golpe de gracia al sistema monopolístico concediendo a Málaga, Cartagena, Alicante, La Coruña, Gijón, Barcelona y Santander la libertad de comercio con Indias. Por medio del Real Decreto de 16 de octubre de 1765 se abren las puertas al comercio de las islas de Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad, Margarita y Cuba. Aunque todavía quedaban compañías privilegiadas, como la poderosísima Gupuzcuana, que detentaba derechos monopolísticos, el golpe de gracia a este sistema restrictivo estaba dado.

Ahora bien, cabe preguntarse por qué un sistema que había demostrado su incapacidad desde mediados del siglo XVII, perdura a lo largo de siglo y cuarto más. Y sobre todo teniendo en cuenta que gran parte de las reformas que hemos visto en párrafos anteriores fueron fruto de la coyuntura bélica o del fracaso rotundo de las ferias de Portobelo. Desde luego no cabe argüir el que no existiese un estado de opinión contraria, creado por los arbitristas y proyectistas que denunciaron hasta la saciedad este estado de crisis secular. Desde el reinado de Felipe IV el Consejo de Indias, el de Estado y el propio rey comienzan a ser bombardeados con un sinnúmero de arbitrios, memoriales, proyectos, cuyo exclusivo fin es la reforma del sistema. En el reinado de Carlos II asistimos a una verdadera epidemia de autores más o menos

---

(69) Reproducida en Antúnez y Acevedo: *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. Madrid, 1797. Utilizamos la edición facsímil preparada por Antonio García-Baquero González. Madrid, 1981. Apéndice p. LXXXIV.

(70) García-Baquero: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla, 1976, p. 171.

(71) Antúnez Acevedo: *Memorias históricas...*, p. 111.

originales que propugnan el establecimiento de una compañía de comercio. Los Osorio y Redín (72), Eugenio Carnero (73), Cano (74), Varinas (75), Cerdeño y Monzón (76), son solamente algunos de los más famosos. Son autores que obnubilados por el éxito mercantil de Holanda quieren trasplantar el sistema a suelo español. Este es un punto importante que quiero resaltar, con el fin de establecer un nexo de unión, una continuidad dentro de la historia del pensamiento español. Mucho se ha hablado de ilustrados y preilustrados, sin embargo, muchas de las ideas que parecen originales de los Uztariz, Campillo, Ward, Campomanes... tienen su origen en el siglo XVII. El propio Campomanes fue un editor de textos arbitristas, que bebió en sus fuentes y significó repetidamente el valor que estos textos tenían.

---

(72) “Todos los daños se pueden remediar con gran facilidad, formando una compañía de comercio, toda de españoles; y sin hacer agravio a las naciones podremos ganar a ciento por ciento; comprándoles a ellos sus ropas hasta que se fabriquen en estos Reynos”. Alvarez Osorio y Redín: *Extensión política y económica, y la mejor piedra de toque y criso de verdades para descubrir los tesoros que necesita esta católica monarquía*. Edición de Campomanes en el Vol. I de su *Apendice a la Educación Popular*, pp. 139-140. Como puede comprobarse por este texto, el autor, aunque es partidario de las Compañías privilegiadas, es partidario de una política mercantilista total en la cual la fabricación de manufacturas es imprescindible. Asimismo, el autor se muestra contrario al sistema de monopolio vigente en Sevilla: “Mucho importaba que arribase a Santander o a la Coruña las naos de flota y galeones; para quitar tanta multitud de fraudes contra V.M. y toda la causa pública. Aunque es verdad que le seguían grandes molestias a Cádiz, Sal Lucr, Puerto de Santa María, Sevilla y a la mayor parte de Andalucía”, *ibid.* p. 70.

(73) Eugenio Carnero analizaba del siguiente modo la necesidad de formar Compañías de comercio: “es establecimiento del colegio, o, sociedad de la compañía española para el exerçio del comercio armado; pues mediante él se introducirá en estos Reynos la abundancia, se suministrarán a los naturales los medios necesarios para la sustentación de la vida humana en vigor de su gruesa negociación, se desterrara la carestía, se recobrará y mantendrá con el continuo acreçentamiento de sus flotas y navíos el dominio del el mar, se llenarán los puertos de vajeles de todos géneros, se navegarán los ríos públicos y caudalosos que están hoy contra todos los derechos bárbaramente atajados, se proveerán estos Reynos de bastimentos, de manufacturas y de granos, reduçiéndolos de la suma pobreza en que se hallan...” *Discursos e Informe*, f. 29.

(74) “De Francia, no supeira por donde empear a contarte los beneficios que causa a su Rey al aver introducido desde le año de 60 tantas Compañías de comerciantes para China, Persia, Indias Orientas y Occidentales, fuera de las de Canadá, Nueva Francia y los Bacablos, pra cuyo mayor aumento es su Majestad interesado en todas, sino en el tercio, como la gran Compañía general de Indias...” *Reformación moral y política cristiana*. 1675, f. 4.

(75) “La senda más segura de encontrarle (el remedio), es, y será, imitar el exemplo que nos da Françia, Ynglaterra, Olanda y otras naciones, pues por el gozán óptimas conveniencias, porque usan del más seguro para ellas por averse hecho dueños del comercio. Y por serlo V.M. con más ventajas y firme permanençia que otro alguno, debe V.M. formar en sus reynos una Compañía Real, que por medio de ella se restituirá a la mayor exaltaçión...” *Estado Eclesiástico, político y militar o Grandezas de Indias*. Mss, f. 538.

(76) Cerdeño expone en un detallado análisis, las ventajas que reportaría a la Hacienda española el que todo el tráfico comercial con las Indias se realizase a través de una Compañía de comercio. *Planta que de orden del Rey ha formado D... para la institución de una Compañía en los reinos de Castilla, por cuya dirección contra el comercio privativo de la América*. Ms. Biblioteca Nacional de Madrid.

Tras este pequeño inciso quiero destacar, ahora, solamente un autor que tiene una tremenda originalidad: me refiero a fray Juan de Castro. Este arbitrista no demasiado citado y aún menos con entero conocimiento de causa, no sólo es un profundo conocedor del comercio indiano, sino que es un pensador que ve con absoluta claridad que la defensa de las Indias y el mantenimiento del status de España en Europa pasa indefectiblemente por el incremento de la Armada, para lo cual propone un curioso y atractivo arbitrio que fue aprobado por la corona. Pero no traemos a colación al buen fray Juan de Castro por estos motivos, sino porque fue un autor que anteponiéndose a la corriente dominante en la época, critica el establecimiento sin más de compañías privilegiadas de comercio y propugna un sistema de navíos de registro que puedan ser precursores del libre comercio. De hecho, en sus memoriales lo define así: *libre comercio*.

Este autor es plenamente consciente de que el comercio por sí mismo, poco o nada puede hacer para resolver los múltiples problemas que acucian a la economía española del último tercio del siglo XVII. Es por esto por lo que diferencia el *comercio pasivo* del *comercio activo*. El primero se limitaría a ser mero intermediario de las potencias extranjeras, mientras que el segundo daría salida, sería el vehículo mediante el cual se exportaría la producción española (77). Y es por este motivo por lo que una compañía de comercio sin más, poco o nada puede solucionar; y sobre todo si es una compañía privilegiada. La única solución está en evitar las restricciones comerciales disolviendo el monopolio sevillano, de modo que el incentivo comercial provoque un aumento de la producción que permita abastecer la colonia:

“Y si participáremos este medio (el libre comercio) a Valencia, Aragón y Cataluña, pues son vasallos y españoles, y se les incluyere en el comercio de Indias, crecerán las rentas reales, uniránse las fuerzas del reino, aumentaráse la armada y naos de comercio y la gente de guerra, y se imposibilitará el disfrute que nos hacen los extranjeros” (78).

## LAS CANARIAS Y LAS RUTAS ATLANTICAS

Un tercer circuito atlántico estaría centrado en torno a las islas Canarias.

---

(77) “Para inteligencia de la primera conclusión, será bien explicar qué cosa es comercio activo. El cual consiste en fabricar lo que se ha de gastar en una casa, o en una república, o en un reino, o en una monarquía; de modo que sea bastante para el gasto propio y sobre para vender a otros, en tanta cantidad que de lo vendido proceda para todo el gasto y sobre para aumento del caudal.” *Memoriales para el entero conocimiento de la causa que destruye y acaba la monarquía de España*, p. 104. Como puede apreciarse, el axioma mercantilista de la balanza de pagos va implícito en la propuesta.

(78) *Memoriales...* p. 85.

Hoy en día es posible conocer muchísimo mejor los aspectos de las rutas atlánticas y del comercio canario gracias al estudio de Agustín Guimerá Ravina: *Burguesía extranjera y comercio Atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, que se ha convertido en obligado punto de referencia a la hora de abordar el tráfico canario. En este trabajo, el profesor Guimerá pone de manifiesto no sólo la importancia que el comercio canario tiene con la península Ibérica, Inglaterra y la América hispana (79), hechos estos bastante conocidos, sino que también existía un tráfico, aunque menos importante, con Francia: Bayona y Saint Maló; con Hamburgo y en definitiva con todo el noroeste de Europa, que incluso se adentraba en el Mediterráneo llegando a Génova (80).

Las Canarias, como veíamos anteriormente, fueron un enclave fundamental a lo largo de los siglos en el tráfico comercial de España con Indias. Pero es además y por motivos propios un importante nudo comercial. Canarias se significó desde el siglo XVI una importante exportadora de vinos de alta calidad, malvasía y vidueño, pero a la vez era deficitaria en manufacturas y en alimentos, fundamentalmente trigo. Existía pues, como ha definido el profesor Guimerá, “un mercado vertebrado” que permitía a los grandes empresarios exportar vino y aprovechar el retorno para traer cereales y manufacturas de las que eran deficitarias las islas. Este tipo de relación comercial hacía muy fructífera la inversión y mantuvo una balanza de pagos favorable al archipiélago hasta la guerra de Sucesión española, hito que marca un cambio de la coyuntura del mercado de vinos canario (81).

## LAS RUTAS DEL MAR DEL SUR

Las rutas marítimas del Pacífico estaban protegidas por la Armada del Mar del Sur. Como indica su nombre estaba destinada a proteger las costas americanas bañadas por el Pacífico. Pero también tenía la función de escolta en la distribución de mercancías que llegaban en la flota de Tierra Firme y que transportadas en mulas a través del istmo de Panamá, eran posteriormente distribuidas en mercantes por los principales emporios comer-

---

(79) Canarias también mantuvo un importante tráfico comercial con las colonias inglesas de América del Norte, en especial con Boston, Salem, Nueva York y Charlestown. Debo esta información a la amabilidad de Agustín Guimerá, que me ha proporcionado un trabajo suyo, todavía inédito, titulado “Las islas del vino (Madeira, Azores y Canarias) y la América inglesa durante el siglo XVIII: una aproximación a su estudio”.

(80) Agustín Guimerá: *Burguesía extranjera y comercio Atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife, 1985. Ver mapa en la p. 238.

(81) Agustín Guimerá: *Burguesía extranjera y comercio Atlántico...* pp. 285, 304-316. No vamos a entrar en las distintas fases que siguieron a la guerra de Sucesión, ni como la economía canaria supo adaptarse a los malos tiempos que comenzaron a cernirse sobre ella. Para una mayor información sobre todo lo referente a la economía canaria nos remitimos a la obra de Guimerá antes citada.

ciales de las costas del Pacífico. Evidentemente, también servía de escolta a los navíos que transportaban la plata recogida en Potosí y que seguía un camino inverso a las mercancías que habían llegado en las flotas.

La principal ruta en el Pacífico era la que unía Panamá, el Callao y Arica, que era a la sazón el puerto por donde se daba salida a la plata de Potosí. Dos rutas secundarias eran la de Acapulco-el Callao que servía de vínculo de unión entre los dos virreinos más importantes; y Acapulco-Manila que ponía en contacto el comercio americano con el oriental a través del archipiélago filipino (82).

El conseguir que la ruta que seguía la plata desde Potosí, vía Arica, hasta Panamá fuese estable era fundamental; y no sólo para las siempre exhaustas arcas de la Hacienda española, sino para el desarrollo de la propia economía colonial. Como ha demostrado Carlos Sempat Assadourian (83), la importancia de la producción y circulación del metal argentífero, tanto como mercancía como moneda, no tiene parangón con cualquier otra clase de producto. La plata, ya amonedada, ya en pasta, iba a convertirse en el elemento aglutinador e integrador de la economía colonial, provocando un flujo comercial en dirección de los centros extractores de los más diversos medios de producción, así como el desarrollo de importantes espacios que se especializan en la producción de excedentes agrarios y ganaderos, estos últimos en su doble vertiente: como alimento y como insustituible medio de tracción.

No obstante la importancia que tenían las rutas marítimas del mar del Sur, así como la inmensidad de su litoral, no se puede decir que se dispusiera de puertos adecuados (84). Sólo el de Valdivia (85) podía ser considerado como tal, y ya en el siglo XVIII el de Valparaíso (86), mientras que la inmensa mayoría no eran más que fondeaderos que las desembocaduras de los abundantes ríos formaban por doquier (87).

---

(82) Lynch, John: *España bajo los Austrias*. 2 Vols. Barcelona, 1975. Vol. 2, p. 252.

(83) Carlos Sempat Assadourian: "La producción de la mercancía dinero en la formación del mercado interno colonial", pp. 223-292. En Enrique Florescano (ed.): *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina. 1500-1975*. México, 1979. Y *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima.

(84) Encontramos una buena descripción del estado de los puertos y con abundancia de citas, quizá excesiva en José A. Duthurburu: *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI. Historia Interna*. 7 vols. Tomo III, Vol. I, pp. 325-380.

(85) "Está fundada Valdivia dentro del río que llaman de Quiriquina y en la costa oriental de él... Por la parte de tierra cierra a la población una muralla guarnecida de baluartes y resguardada de un foso, que es muy suficiente para defenderse no solamente de los indios infieles, sino de cualquier invasión que los enemigos puedan proyectar contra ella..." Jorge Juan y Antonio de Ulloa: *Noticias secretas de América de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*. Edición de Luis J. Ramos Gómez. Madrid 1985, 2 Vols. Vol. II, p. 67.

(86) "La plaza de Valparaíso, aunque consistía sólo en un fuerte grande construido sobre una eminencia que se señorea de todo el puerto y, principalmente, del fondeadero de los navíos, es la única que hallaba en buen estado y disciplina". *Ibid.* p. 28.

(87) Pérez-Mallaina; Torres Ramírez: *La Armada...*, p. 192.



El centro de las comunicaciones navales del mar del Sur era inevitablemente el Callao (88). Puerto de la capital del virreinato, ocupaba una situación estratégica: salida natural de las regiones del altiplano; cercano a Chincha, puerto de salida del mercurio de Huancavelica; y a pocas jornadas de Arica, salida natural de la plata de Potosí (89).

Como fácilmente puede deducirse de todo lo anteriormente expuesto, las principales rutas estaban determinadas por los caminos que seguía la plata y el mercurio. La metrópoli intentó coordinar la frecuencia del tráfico argentífero en el mar del Sur para que coincidiera con la llegada de las *flotas* y *galeones*, tratando de imbricar todo el tráfico colonial en un mismo sistema integrado. Sin embargo, éste era un vano intento, dada la complejidad y las dificultades que tenía una travesía mixta desde el Callao hasta Puertobelo. Por otra parte, y en una época en la que la técnica naval no estaba suficientemente evolucionada, había que contar necesariamente con los escollos que la climatología ponía en el camino de los aguerridos navegantes: las lluvias (90), mareas (91), las corrientes (92) y los vientos, estos últimos los más tras-

---

(88) A pesar de la importancia del Callao, su estado no era precisamente el más apropiado: "Las fortalezas del Callao consistían en una muralla sencilla de piedra, guarnecida de bastiones o baluartes nada regulares, sin ningún foso, porque la calidad del terreno no lo permitía a causa de que, componiéndose todo él de guijarrería suelta y algún poco de tierra y arena por encima, luego que se cava cosa de tres o cuatro pies de profundidad, y en parajes mucho menos, se da agua, y el suelo es de ninguna substancia." Jorge Juan y Antonio de Ulloa: *Noticias secretas*, pp. 42-43.

(89) Pérez-Mallaina; Torres Ramírez: *La Armada...*, p. 195.

(90) Fundamentalmente los torrenciales aguaceros que se producen en la costa ecuatorial.

(91) "Sabrá vuestra majestad que allí, como atrás se dijo, crece y mengua aquella mar del Sur dos leguas y más; de seis en seis horas, y cuando crece, llega el agua de la mar tan junto de las casas de Panamá, como en Barcelona o en Nápoles lo hace el mar Mediterráneo. E cuando viene la dicha creciente, viene con ella tanta sardina, que es cosa maravillosa y para no se poder creer la abundancia della sin lo ver..." Gonzalo Fernández de Oviedo: *Sumario de la Natural Historia de las Indias*. México, 1950, p. III. Cit. en: José A. Duthurburu: *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI. Historia Interna*. 7 vols. Tomo III, vol. I, pp. 210-221. Pedro Cieza de León afirmaba en su *Crónica del Perú* "El flujo y reflujo desta mar es grande, y mengua tanto, que queda la playa más de media legua descubierta del agua, y con la creciente se torna a henchir y quedar tanto, creo yo que lo causa tener poco fondo, pues quedan las naos de baja mar en tres brazas, y cuando la mar es crecida están en siete." *Ibid.*, p. 121.

(92) "Desde Panamá a la Ciudad de los Reyes se navega con grande trabajo por las muchas corrientes de la mar... holgara saberlas pintar cómo son para los que no las han visto: parecen ríos furiosísimos que corren por tierra con tantos remolinos a una mano y a otra, y con tanto ruido de las olas, y tanta espuma causada del recio movimiento del agua, que pone espanto y temor a los navegantes, porque es peligroso caer en ellas, que se hunden los navíos sorbidos por los remolinos. Muchas corrientes traen el agua turbia con horrura y viscosidad, que parece creciente del río; otras la traen clara como ella es; unas corrientes son muy anchas que toman mucha mar, y otras angostas; pero lo que más me admiraba de ellas era ver tanta diferencia del agua que corría a la que no corría, como si no fuera toda una. De la que corre hemos dicho la ferocidad y braveza con que corre: la otra se está queda y mansa a un lado y a otro de la corriente, como si hubiera algún muro entre la una y la otra. De donde empiece la corriente, ni a dónde llegue, ni cual sea la causa de su movimiento, yo no lo alcanzo". Garcilaso Inca de

centenales, sin duda, de todos los elementos que dificultaban la navegación en el mar del Sur. Si los vientos en general eran fundamentales para la navegación, podemos decir que el viento del sur era absolutamente determinante en las travesías con dicho rumbo, restringiéndolas éstas a los meses de enero a marzo, época en la que las brisas reemplazaban a los grandes vendavales del sur. El poner proa al estrecho de Magallanes fuera de estos meses podía convertirse, además de en una temeridad, en un auténtico calvario, ya que los fuertes vendavales impedían a los barcos ganar barlovento, por lo que tenían que volver a puerto una y otra vez. De esta forma, una travesía que en época favorable podía durar un par de semanas, llegaba a prolongarse a un par de meses. Según el inca Garcilaso, los fuertes vientos del sur llegaban a romper las cadenas de los barcos anclados (93).

Durante los siglos XVI y XVII la mejor defensa de las costas pacíficas fueron sus accesos geográficos. El paso a través del cabo de Hornos estaba determinado por los imprevisibles vientos, que la técnica náutica de la época difícilmente podía capear; y aunque el estrecho de Magallanes no era dominado por la corona española, la escasa profundidad de los angostos vericuetos, hacían que el riesgo de encallar y morir de hambre en estas desoladas latitudes fuese demasiado elevado como para arriesgarse a cruzarlo.

Por este motivo la Armada del mar del Sur nunca contó con un dispositivo de defensa muy grande, y los viajes en barco eran bastante más relajados que en el Atlántico. Desde finales del siglo XVI, en que fue creada, estaba compuesta en sus mejores épocas por cinco galeones. Se dividía en dos flotillas con dos galeones y una lancha, que actuaban al norte y al sur de Panamá; mientras que el galeón restante quedaba de reserva en el Callao (94).

Hasta mediados del siglo XVII, la mejor defensa del Pacífico fue este difícil acceso y el sistema de alarma que proporcionaba el espionaje español, el cual avisaba de las expediciones que partían de Europa, con lo que la Armada del Mar del Sur podía esperar estratégicamente a los enemigos y plantear batalla en condiciones favorables (95). El resultado de este sistema fue bastante fructífero, con un balance positivo para España. Así, tras la evacuación de Valdivia por los holandeses en 1644, el Pacífico se vio prácticamente libre de enemigos durante casi cuarenta años (96). Sin embargo, a partir de 1680 irrumpen en el Pacífico unos enemigos mucho más agresivos

---

la Vega: *Los Comentarios Reales de los Incas*. Lima, 1941, pp. 26 del tomo I y 275 del tomo III. Cit. en: José A. Duthurburu: *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI. Historia Interna*. 7 vols. Tomo III, Vol. I, pp. 121-122.

(93) Garcilaso de la Vega: *Los Comentarios Reales de los Incas*. Lima, 1944. Parte II, Lib. III, cap. XI, p. 257 del T. IV. Cit. en José A. Duthurburu: *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI. Historia Interna*. 7 vols. Tomo III, Vol. I, p. 123.

(94) Lynch, John: *Op. cit.*, p. 252.

(95) Lynch: *Op. cit.*, p. 253.

(96) Pérez-Mallaina y Torres Ramírez: *La Armada de Mar del Sur*. Sevilla 1987, p. 222.

de lo que hasta ese momento habían sido los ingleses y holandeses, nos referimos a los piratas caribeños. El problema derivaba de que aunque la ruta sur seguía siendo problemática, la ruta norte, es decir, la terrestre por Panamá, había dejado de ser infranqueable dado el asentamiento que las potencias extranjeras, y fundamentalmente Francia, Inglaterra y Holanda, habían hecho en las Antillas y sobre todo en Jamaica y en la parte occidental de La Española. El hito que marcó Morgan de llegar al Pacífico por vía terrestre y destruir la capital del istmo, demuestra la vulnerabilidad de las defensas hispanas.

Por otra parte, en esta década hicieron su aparición los filibusteros, éstos eran piratas sin ningún apoyo de sus países de origen, que con escasísimos medios, la mayoría de las veces simples canoas, atacaban a los mercantes españoles desprovistos de artillería y a las poblaciones poco fortificadas. El sistema ha sido calificado gráficamente por Pérez-Mallaina y Torres Ramírez como una guerra de guerrillas marítima (97). Poco a poco, los filibusteros fueron obteniendo buenos resultados, y pronto comenzaron a reciclar los buques que capturaban en naves corsarias. A finales de 1681 Bartolomé Sharp consiguió llegar al Atlántico con uno de estos barcos y llegar hasta Inglaterra. Pronto se extendió el temor entre las autoridades españolas de que barcos bien pertrechados y con artillería gruesa se estableciesen en el Pacífico, y aunque esto no llegó a realizarse, los filibusteros, con sus escasos medios y una decena de embarcaciones medianas, consiguieron lo que no habían logrado Drake y los holandeses, es decir, paralizar el tráfico de cabotaje, causando un enorme daño al pequeño comercio y por extensión a la feria de Portobelo (98). Las distintas medidas que trataron de imponerse resultaron inútiles, ni el refuerzo del número de barcos de la Armada, ni la defensa pasiva de retirar de la costa cualquier elemento que pudiera ser utilizado por los filibusteros, ni el reforzamiento de murallas y defensas ya por el Estado ya por los particulares, fueron eficaces contra estos correosos e intrépidos enemigos (99).

El cambio de dinastía, resultado de la guerra de Sucesión, provocó una “invasión pacífica” (100) por parte de los comerciantes franceses, que al amparo de la situación de predominio que ejercía su gobierno sobre la naciente dinastía hispana, impedía cualquier tipo de limitación. Por otra parte, la evolución en la tecnología naval eliminó las barreras que la topografía había impuesto al tráfico marítimo del mar del Sur y permitió que fuese más accesible el estrecho de Magallanes o el temible cabo de Hornos, haciendo que fuese económicamente rentable la financiación de viajes al Perú por esta vía (101).

---

(97) Pérez-Mallaina y Torres Ramírez: *La Armada del Mar del Sur*, p. 223.

(98) Pérez-Mallaina y Torres Ramírez: *La Armada del Mar del Sur*, p. 225.

(99) Pérez-Mallaina y Torres Ramírez: *La Armada del Mar del Sur*, pp. 226-229.

(100) *Ibid.*, p. 229.

(101) *Ibid.*, p. 230.

De un lado las simpatías lógicas entre las dos coronas, y de otro la más absoluta incapacidad de mantener la Armada del mar del Sur, provocó que no solamente no fuesen perseguidos los navíos franceses, sino que éstos llegaron a colaborar con las autoridades españolas para la defensa del litoral pacífico. Así, en 1709 se permitió la venta de mercancías francesas a cambio de reprimir a unos corsarios ingleses que pululaban por las Costas de Guayaquil; y en 1712 el virrey obispo de Quito utilizó doce navíos franceses para que acudieran al Callao:

“Hallándose al presente la real hacienda tan arruinada que con ello no podía atenderse a establecer la Armada de este mar del Sur a su antiguo pie y número de bajeles y gente... me parecía muy proporcionado a la presente constitución y defensa de esta ciudad y puerto del Callao... que yo diese las órdenes convenientes para que los navíos franceses que estaban en diferentes puertos de estas costas, que llegaban según tenía noticia al número de 12 ó 14, viniesen al del Callao” (102).

Tras la muerte de Luis XIV, las relaciones entre Francia y España se enfrían, y para evitar el contrabando francés, y dada la debilidad estructural de nuestra Armada del Mar del Sur, Felipe V recurre a un ingenioso expediente como era el emplear a corsarios franceses para la defensa de los mercantes de esta misma nación (103).

El crónico déficit de la Hacienda, unido al cambio geoestratégico que se estaba produciendo en el continente americano, provocaron que la Armada del Mar del Sur fuese languideciendo hasta que prácticamente se viese su inutilidad. De un lado los impedimentos que hacían viable la salida de la plata peruana a través de Buenos Aires habían desaparecido, mientras que la ruta que había sido habitual, es decir, desde el istmo de Panamá vía Cuba, se había ido haciendo cada vez más y más peligrosa dado el control que las potencias extranjeras tenían sobre el Caribe. Mientras tanto, el tráfico marítimo del puerto de Buenos Aires iba creciendo. Asimismo, las ferias de Portobelo iban languideciendo paulatinamente, la llegada de las flotas se iba produciendo cada vez a intervalos mayores; primero llegaban cada dos años, luego cada tres y más tarde cada cinco. Evidentemente las necesidades de la colonia no se podían cubrir con estos largos intervalos. Los navíos franceses cada vez cruzaban con mayor facilidad el estrecho de Magallanes, que había dejado de ser una dificultad en el camino, mientras que los navíos de permiso ingleses, al amparo del Tratado de Utrecht, transportaban sus económicas mercancías a los principales enclaves comerciales costeros.

En 1720 se intentó revitalizar el sistema de galeones, pero quince años más tarde se vio que poco o nada se había podido conseguir. El fracaso del

---

(102) Cit. *Ibid.*, pp. 231-232.

(103) *Ibid.*, pp. 232-233.

sistema se hace evidente cuando en 1735 se interrumpe el envío de galeones a Panamá y se inicia el envío de navíos sueltos a Cartagena de Indias (104). Con respecto al segundo motivo de la creación de la Armada del Mar del Sur, la defensa del litoral, poco o nada iba a poder hacer este anticuado sistema con barcos más obsoletos todavía. Si poco se pudo hacer contra los filibusteros, que afortunadamente a estas alturas del siglo XVIII habían abandonado las costas del Pacífico, menos aún se podía hacer contra la poderosa marina británica que surcaba los océanos. Por todo esto, en 1753, con el nuevo *Reglamento para las dotaciones de la Armada Real que internaren y sirvieren en la Mar del Sur* se dejaba de considerar a la antigua Armada como un elemento autónomo en la defensa marítima (105).

Como hemos visto hasta este momento, la navegación que se hacía en el Pacífico era prácticamente de cabotaje, limitándose a seguir el litoral y uniendo los puertos principales. Ahora bien, desde épocas muy tempranas, 1565, existió una ruta a mar abierto que unía nada más y nada menos que Acapulco con las Filipinas. Nos referimos, claro está, al famoso “galeón de Filipinas”, “galeón de China” o “galeón de la seda” como comúnmente es denominado en la documentación de época.

El viaje de ida era relativamente fácil; se ponía proa a Hawai dejando que las corrientes llevaran al navío frente a las costas de las Carolinas, desde donde se ponía rumbo a Manila. Las corrientes y vientos favorables hacían que la travesía fuese corta y que nunca sobrepasase los noventa días, siendo frecuente arribar a Manila en dos meses.

El viaje de regreso era radicalmente distinto, ya que a las dificultades de un sistema de vientos desfavorable había que unir el peligro de los piratas holandeses, ingleses y hasta japoneses. La dureza de esta travesía fue reflejada por el italiano Careri, que nos describe así sus penurias:

“El viaje de las Filipinas a América es el más largo y el más temible del mundo, tanto por la inmensidad del océano a cruzar, que es casi la mitad del globo terráqueo, como por sus vientos siempre de proa, como por las terribles tempestades que allí se forman y por las enfermedades que se sufren por permanecer seis o siete meses en la mar, a veces junto al ecuador; otras, en lugares helados; otras en climas templados y otras, donde uno se asfixia de calor, todo lo cual es capaz de destruir a un hombre de acero, y más a uno de carne y hueso” (106).

Partía a primeros de julio, encaminándose hasta las costas del norte del Japón, y de allí proa al este arrastrados por la corriente del Kuro Sivo hasta

---

(104) Una explicación más detallada de todo este proceso, en: Pérez-Mallaina y Torres Ramírez: *Op. cit.*, pp. 234-239.

(105) Pérez-Mallaina y Torres Ramírez: *Op. cit.*, p. 242.

(106) Cit. por José Montero Vidal: “El galeón de Filipinas”. *Revista de Indias*, XV (1947), pp. 105-120 y 111-112.

alcanzar el paralelo 40 ó 45, en que se dirigían al sur. La duración solía ser de unos siete meses. No es de extrañar que el mismo Careri nos describa en tan penosos términos su travesía:

“La gente iba almacenada en los sollados rumbo a la tierra de promisión de Nueva España, no siendo sus sufrimientos menores que los de los hijos de Israel, cuando iban de Egipto a Palestina. Allí todo era hambre, sed, debilidad, frío, vigiliias continuas y otros sufrimientos; además, era ser zarandeado de un lado a otro constantemente por el furioso batir de las olas. Puedo decir que sufrían todas las plagas que Dios envió contra el Faraón para ablandar su duro corazón; pues si estuvo cubierto de lepra, el galeón nunca estaba limpio de una sarna rabiosa, además de todas las miserias humanas. Si el aire se encontraba plagado de mosquitos, el barco estaba lleno de unos pequeños gusanos, que los españoles llamaban gorgojos; además de cucarachas, había bichos que chupaban la sangre. Sobre los platos de comida caían gran número de moscas, nadando en el condimento gusanos de distintas clases” (107).

A pesar de todas estas penalidades los viajes con Manila transcurrieron ininterrumpidamente en los siglos XVI, XVII y primer tercio del XVIII, dado que las mercancías que traían, sedas, especies y té, eran muy apreciadas, amén que en muchas ocasiones eran pagadas con plata en “pasta”, es decir, sin amonedar, con lo que se suprimían parte de los impuestos. Sobre este aspecto existe una cuantiosa documentación que describe la polémica que suscitaba este tráfico marítimo.

A modo de conclusión, podemos advertir que grosso modo existen dos fases claramente diferenciadas en cuanto a navegación, política naval y rutas marítimas españolas. Una primera fase, que iría desde los Reyes Católicos hasta mediados del siglo XVII, en la que con más o menos dificultades se consigue mantener el status de potencia naval y de dominio de las rutas. A partir de 1640 se entra en una prolongada crisis, que se extiende hasta después de la guerra de Sucesión española. Y por último, una política borbónica preilustrada en la que se manifiestan buenas intenciones y pocos medios. Hecho que nos impidió subirnos al carro tecnológico que en esta época encabezaron los ingleses.

---

(107) José Montero Vidal: “El galeón de Filipinas”, pp. 113-114.