

LA CARRERA DE INDIAS DESPUES DE 1588

Francisco de Solano
Profesor del C. E. H. del C. S. I. C.

1. La Carrera de Indias antes de 1588

Se define como la Carrera de Indias a las rutas españolas que cruzaban el Atlántico en su sentido transversal. Fue inventada en 1492 y se fue conformando en los tiempos sucesivos, a medida que se iban, a la par, ocupando espacios y fundando núcleos urbanos, tanto en la América antillana como en la continental. La Carrera obtiene su nombre bien tempranamente, cuando se conforma sobre unos puertos precisos, uniendo los puertos del suroeste español con los hispanoamericanos del Caribe y del Seno Mexicano. Una navegación transversal que unía Sevilla, Sanlúcar y Cádiz con los americanos de Santo Domingo, La Habana, La Guaira, Cartagena de Indias, Nombre de Dios/Portobelo, Veracruz, Puerto Caballos. Todos ellos representaban las primeras fundaciones de la presencia española en Antillas, Tierra Firme y Nueva España. Es decir, espacialmente los archipiélagos antillanos y el continente, México, América Central y Colombia/Venezuela actuales, que se fueron definiendo desde los primeros tiempos del siglo XVI, con la ayuda y colaboración indispensables de la marina. Ambitos genuinamente españoles por los que, asimismo bien tempranamente, acudieron naves no españolas al socaire del negocio rápido: es decir, ilegal y clandestino.

La construcción del anchísimo mundo hispanoamericano contó obligatoriamente con la Carrera de Indias, no sólo para sostener y continuar las vinculaciones administrativas y políticas entre metrópoli y colonias, sino para los indispensables aprovisionamientos industriales y técnicos. Aquella construcción se sostenía sobre unas comunicaciones interatlánticas frecuentes y fluidas. No obstante el tráfico entre España e Hispanoamérica, importante e indispensable, no fue demasiado crecido durante el siglo XVI, tal como ha analizado una destacada bibliografía especializada (1).

(1) El tráfico marítimo y la Carrera de Indias ha merecido la atención de numerosos especialistas, que estudian los complejos fenómenos que son abarcados desde perspectivas diferentes. La estructura del tráfico, los organismos rectores de La Carrera, los transportes y los ritmos han sido analizados por Hugrette y Pierre CHAUNU, *Seville et l'Atlantique (1492-1640)*, París 1956. La Carrera como ejercicio mercantil la explica Antonio GARCIA BAQUERO en *La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios* (Sevilla 1992). Por su lado, Antonio Miguel BERNAL y María Isabel MARTINEZ RUIZ enfocan los riesgos y los seguros en *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla 1993.

Todos estos autores incluyen abundante bibliografía.

La Carrera de Indias utilizó unas casi idénticas derrotas durante todo el tiempo colonial, ya que los perfiles que se precisaron a principios del siglo XVI, se mantuvieron casi inalterables durante centurias por servirse de una navegación que usaba el viento como única fuerza energética. Y tuvo, por consiguiente, que aprovechar al máximo las corrientes y los vientos favorables, rehuendo las zonas peligrosas —por sus calmas o su agresividad—. Los puertos hispanoamericanos resultaban, además, los lugares de abastecimiento de la Carrera: con recursos (maderas, clavazón, jarcias, brea, etc.), capaces tanto para las reparaciones de los navíos, como para la preparación de viajes y tornaviajes de largo recorrido (agua, vituallas, sal, etc.). Por todo ello la Carrera de Indias resultó un formidable motor activador de diferentes economías, y muy usada y surcada por mercantes y navíos de guerra españoles; lo mismo que vigilada y atacada por piratas, bucaneros, corsarios y filibusteros. Para evitar encuentros con estas compañías no deseadas, se procedió a la navegación agrupada de los mercantes (Flota), que bien pronto se hizo preciso acompañarla por navíos de guerra (Armada de Indias), sostenida desde 1537 por impuestos extraordinarios (avería). Así y todas estas precauciones, existieron siempre los viajes aislados de los navíos sueltos, que realizaban la travesía en solitario. La Carrera quedó regulada en dos viajes anuales, uno saliendo de España por abril y el segundo en agosto. El primero reunía a la Flota de Nueva España, pues agrupaba a los mercantes que tenían su destino final en Veracruz (entrada a todo el ancho mundo mexicano) y en el hondureño Puerto de Caballos (acceso al Reino de Guatemala). La Flota de Tierra Firme, por su lado, tenía como último destino al virreinato de Perú, al que se accedía, después de tocar en Cartagena de Indias, desde Nombre de Dios o Portobelo hasta Panamá, desde donde, —cambiando de océano y de nombre de derrota— seguían las mercancías y pasajeros hasta Guayaquil (entrada al Reino de Quito), Callao (entradas a Perú y Alto Perú) y, por fin, Valparaíso (Reino de Chile). Largo camino este, calificado ya como Carrera de la Mar del Sur. En temporadas secas —con menor peligro de huracanes y de tifones— se procedían los tornaviajes. Las dos flotas salían, separadamente, desde sus respectivos puertos (Veracruz, Puerto Caballos, Portobelo, Cartagena), reuniéndose en La Habana, para iniciar conjuntamente todos los navíos la gran travesía del Atlántico, iniciándola desde el difícil Canal de Bahamas.

La navegación interatlántica de la Carrera tiene el mérito de su constancia. Un formidable flujo y reflujo enlazó las orillas españolas del Atlántico con un número de barcos —aparentemente escaso, pero ciertamente muy significativo— durante todos los años. Antes de julio de 1588, el ritmo del tráfico fue el siguiente, siguiendo los magníficos estudios de Pierre y de Huguette Chaunu, realizados sobre investigaciones directas, en los libros registros de la Casa de la Contratación:

Total de navíos

| años | ida a América | tornaviajes a España | años | ida a América | tornaviajes a España |
|------|---------------|----------------------|------|---------------|----------------------|
| 1504 | 3 | — | 1547 | 84 | 75 |
| 1506 | 23 | 12 | 1548 | 104 | 73 |
| 1507 | 33 | 19 | 1549 | 104 | 75 |
| 1508 | 45 | 21 | 1550 | 133 | 82 |
| 1509 | 21 | 25 | 1551 | 108 | 89 |
| 1510 | 17 | 10 | 1552 | 95 | 62 |
| 1511 | 21 | 13 | 1553 | 58 | 42 |
| 1512 | 33 | 21 | 1554 | 23 | 36 |
| 1513 | 21 | 31 | 1555 | 82 | 61 |
| 1514 | 30 | 47 | 1556 | 18 | 73 |
| 1515 | 34 | 28 | 1557 | 94 | 42 |
| 1516 | 42 | 10 | 1558 | 50 | 52 |
| 1517 | 60 | 31 | 1559 | 47 | 35 |
| 1518 | 49 | 46 | 1560 | 75 | 63 |
| 1519 | 50 | 41 | 1561 | 91 | 60 |
| 1520 | 71 | 37 | 1562 | 74 | 46 |
| 1521 | 35 | 32 | 1563 | 62 | 55 |
| 1522 | 18 | 25 | 1564 | 63 | 63 |
| 1523 | 41 | 13 | 1565 | 100 | 49 |
| 1524 | 60 | 10 | 1566 | 65 | 76 |
| 1525 | 73 | 36 | 1567 | 94 | 43 |
| 1526 | 58 | 36 | 1568 | 61 | 59 |
| 1527 | 70 | 39 | 1569 | 82 | 42 |
| 1528 | 50 | 17 | 1570 | 92 | 47 |
| 1529 | 60 | 42 | 1571 | 90 | 53 |
| 1530 | 78 | 73 | 1572 | 116 | 64 |
| 1531 | 54 | 32 | 1573 | 49 | 71 |
| 1532 | 44 | 39 | 1574 | 81 | 52 |
| 1533 | 60 | 34 | 1575 | 35 | 54 |
| 1534 | 86 | 35 | 1576 | 62 | 52 |
| 1535 | 81 | 47 | 1577 | 45 | 61 |
| 1536 | 84 | 67 | 1578 | 50 | 45 |
| 1537 | 42 | 28 | 1579 | 48 | 51 |
| 1538 | 63 | 39 | 1580 | 44 | 54 |
| 1539 | 69 | 46 | 1581 | 51 | 52 |
| 1540 | 79 | 47 | 1582 | 73 | 44 |
| 1541 | 70 | 69 | 1583 | 51 | 74 |
| 1542 | 86 | 60 | 1584 | 75 | 86 |
| 1543 | 75 | 57 | 1585 | 67 | 82 |
| 1544 | 29 | 50 | 1586 | 148 | 65 |
| 1545 | 97 | 45 | 1587 | 31 | 98 |
| 1546 | 79 | 65 | 1588 | 131 | 55 (2) |

(2) CHAUNU, obra citada en nota 1, vol. VI, I, págs. 116-132.

Un importante volumen de tráfico, pues, el que se halla tendido entre España y las Indias españolas, aunque se empleen en él muy diversos tipos de navíos, de variado porte: carabelas, carabelillas, chalupas, corchapines, fragatas, felibotes, galeones, galeras, urcas, naos, pataches y zabras, de velamen y velocidad diferentes, que provocan retrasos en la navegación, sobre todo si van agrupados. Pero cifras elocuentes que precisan que las vinculaciones interatlánticas se mantienen en un alto ritmo, a pesar de coyunturas adversas en el propio tráfico y las actuaciones en los otros mares de la talasocracia española (Atlántico Norte, Cantábrico, Mediterráneo, Pacífico).

Medio siglo de Carrera de Indias, de 1537 al 1588 del desastre de la Gran Armada, había fortalecido el sistema de comunicación transversal, lo mismo que había fomentado el ataque irregular de los piratas, no directamente a las Flotas, sino a la navegación de cabotaje que se aventuraba al comercio; y que se dedicaba a fomentar los negocios legales y a multiplicar los ilegales. Un comercio importante y una emigración señalada se desarrollaron durante este medio siglo, reduciendo el riesgo de ataques piráticos a los mercantes gracias a las protecciones de la armada y a una atención de la administración por completar a los núcleos urbanos costeros con unas defensas cada vez más sofisticadas. La ciudad hispanoamericana, que surgió geométrica y cuadrículada, sin topes ni murallas, comenzó a protegerse del peligro y de la agresión, que le venían siempre desde el exterior: Así, en los puertos de Santo Domingo, de San Juan de Puerto Rico, de Cartagena de Indias, de los del istmo de Panamá, Honduras y Veracruz, comenzaron a construirse unas edificaciones defensivas que la arquitectura militar no dejó de renovar y de construir permanentemente. La política española en Hispanoamérica evitó los poblamientos costeros, consintiendo apenas núcleos urbanos ribereños por razones de estrategia y como puertos. Así los ataques por mar necesariamente tenían que concentrarse en muy escasos puntos: más fácilmente defendibles que una costa muy poblada. La lejanía y el aislamiento de un puerto determinado eran excelentes protecciones, aunque sus defensas adolecieran de serios defectos. No obstante, a estos puertos se les comenzó a acrecentar el número de sus defensas, cada vez que se producía un ataque de graves consecuencias.

Por el mar Caribe, español desde su descubrimiento en 1492, comenzaron a verse velas y banderas diferentes desde bien temprano, con intencionalidades ilegales casi siempre (piráticas y contrabandistas). De 1530 a 1555 los ilegales fueron, preferentemente, franceses, como consecuencia de la rivalidad franco-española entre Carlos V y Francisco I: ocurriendo hechos que, serían más tarde, muy frecuentes: los ataques piráticos no se concluían con la captura de una nave y de su correspondiente carga, con apresamiento de su dotación para su posterior rescate, sino el ataque y saqueo de poblaciones enteras. Santiago de Cuba fue asaltada en 1554 y La Habana ocupada en 1555. Desde 1560 los ataques son, mayoritariamente, ingleses, con actuaciones de figuras tan conocidas como John Hawkins y Francis Drake, que van aproximándose a los puntos neurálgicos de la Carrera, a fin de sacar mayores y rápidos provechos.

La diversidad de puertos estratégicos y el alto costo de la defensa retrasó que se potenciaran diversas edificaciones, lo que facilitó la acción de Francis Drake quien, en 1585 dirigiendo una expedición de, nada menos, veinte naves pretendía no ya actuar piráticamente atacando y saqueando ciudades, sino el ocupar espacios: llegando a ocupar Santo Domingo y, más tarde, Cartagena de Indias, de donde le expulsaron las epidemias más que las contraofensivas españolas. La operación Drake convenció a que el Consejo de Indias y Felipe II, desde ese mismo 1585 alentarán la construcción de fortalezas, con el decidido propósito de potenciar los puntos claves (y sensibles) de la Carrera de Indias. De entonces procede la investigación del ingeniero Bautista Antonelli por los puertos de la Carrera, proyectando en cada uno de ellos medidas y meditaciones fortificaciones, que fueron construidas en los últimos años del siglo XVI, en San Juan de Ulúa (Veracruz), Portobelo y Panamá, Cartagena de Indias y La Guayra, La Habana y San Juan de Puerto Rico.

2. Tensiones religiosas y políticas en el Oeste europeo durante el último tercio del siglo XVI

Las vinculaciones europeas de los Habsburgo españoles obligaron, como es notorio, a una permanente participación en los asuntos europeos, desplazando a la política española hacia una actuación cada vez más notable fuera de las fronteras ibéricas. Intereses políticos se enturbiaron con posturas religiosas, identificando a los monarcas de uno u otro credos, como los defensores de esas creencias. Los problemas de Flandes —de donde era señor natural Felipe II—, con una población dividida en protestantes y católicos, fueron cuestionados internacionalmente, mezclándose directrices políticas, credos religiosos, ambiciones territorialistas y marítimas. Tensiones y oposiciones religiosas se sucedían, igualmente, en Gran Bretaña, con una reina católica en Escocia y otra, protestante, en Inglaterra; y muchos católicos en Escocia y en Irlanda.

Sobre estas tensiones internas se procede la voluntad de cohesión política de las naciones protestantes (Holanda, Inglaterra) decididas al enfrentamiento con Felipe II. En Flandes se continuaba una guerra de independencia política con justificaciones religiosas o, mejor, una guerra de independencia religiosa con bases de emancipación política. El conflicto —que comenzó siendo un problema interno dentro del Imperio español— se internacionaliza desde 1579 en que por la Unión de Utrecht se agrupan las naciones protestantes contra la fuerza del catolicismo oficial, defendido por Felipe II, único paladín, de esta confesión.

El mundo ibérico, por otro lado, consigue en 1580 materializar los viejos sueños unionistas de los reyes medievales españoles: Felipe II accede a la Corona de Portugal, por herencia, aunque tuvo que acudir a las tropas del Duque de Alba que entran en Lisboa para disipar cualquier tentativa portuguesa de oposición al legítimo heredero. El Reino de Portugal queda incorporado políti-

camente a España, despejándose los apoyos navales ingleses y holandeses a favor del Prior de Crato —un pretendiente ilegítimo a la misma corona— con una definitiva batalla naval en Azores.

La incorporación de Portugal suponía una multiplicación de problemas, pero también la reducción de las hostilidades antiespañolas a los ámbitos del Mar del Norte: desde donde se irradian expediciones corsarias contra determinados puertos del Imperio. En 1587 Drake ataca y saquea Cádiz, incendiando cinco navíos pertrechados para la travesía interatlántica hacia las Indias. Y en 1587, igualmente, es juzgada, condenada y ajusticiada María Estuardo, reina de Escocia.

Los problemas internos de Inglaterra y de las naciones vecinas los seguía con particular interés Felipe II, que había sido rey de Inglaterra desde 1554 a 1558, como esposo de María I Tudor. La Irlanda católica, y su necesidad de protección, la inmiscución inglesa en los asuntos españoles y sus sistemáticos ataques piráticos y corsarios a barcos y posesiones españolas, deciden a Felipe II a organizar la preparación de una Gran Armada que llevara, en julio de 1588, a los tercios acantonados en Flandes con el fin de invadir Inglaterra y concluir con los excesivos desarrollos de aquella nación protestante.

3. La Carrera de Indias después de 1588

Las adversidades de la Gran Armada —conocida como Armada Invencible— tuvieron obvias consecuencias en el prestigio de España y en sus liderazgos políticos y religiosos. No supuso el principio de alguna crisis y menos de decadencia, pero sí que en el liderazgo internacional aparecía Inglaterra con imagen de potencia destacada. La Carrera de Indias siguió fomentando la intercomunicación ultramarina, con importantes índices de participación, aunque la flota de los mercantes tuviera que ir acompañada de la Armada de Indias, para protegerla en cada viaje de los acosos de los corsarios. Una atención a la lista del número de barcos que fueron y regresaron de las Indias ejemplarizará los efectos de la derrota de la Invencible:

Total de navíos

| años | ida a América | tornaviajes a España | años | ida a América | tornaviajes a España |
|------|---------------|----------------------|------|---------------|----------------------|
| 1588 | 131 | 55 | 1596 | 151 | 87 |
| 1589 | 117 | 100 | 1597 | 131 | 27 |
| 1590 | 125 | 12 | 1598 | 105 | 91 |
| 1591 | 76 | 100 | 1599 | 113 | 28 |
| 1592 | 117 | 9 | 1600 | 108 | 102 |
| 1593 | 146 | 73 | 1601 | 140 | 42 |
| 1594 | 150 | 25 | 1602 | 98 | 89 |
| 1595 | 123 | 101 | 1603 | 63 | 69 |

| años | ida a América | tornaviajes a España | años | ida a América | tornaviajes a España |
|------|---------------|----------------------|------|---------------|----------------------|
| 1604 | 67 | 16 | 1623 | 82 | 67 |
| 1605 | 81 | 80 | 1624 | 103 | 93 |
| 1606 | 98 | 75 | 1625 | 77 | 53 |
| 1607 | 37 | 59 | 1626 | 81 | 58 |
| 1608 | 202 | 81 | 1627 | 77 | 44 |
| 1609 | 138 | 74 | 1628 | 71 | 8 |
| 1610 | 106 | 94 | 1629 | 48 | 49 |
| 1611 | 84 | 75 | 1630 | 65 | 78 |
| 1612 | 97 | 96 | 1631 | 61 | 18 |
| 1613 | 67 | 67 | 1632 | 45 | 40 |
| 1614 | 93 | 72 | 1633 | 67 | 50 |
| 1615 | 104 | 72 | 1634 | 65 | 22 |
| 1616 | 88 | 70 | 1635 | 64 | 53 |
| 1617 | 106 | 50 | 1636 | 80 | 54 |
| 1618 | 125 | 70 | 1637 | 65 | 47 |
| 1619 | 115 | 68 | 1638 | 72 | 2 |
| 1620 | 99 | 67 | 1639 | 36 | 50 |
| 1621 | 115 | 61 | 1640 | 61 | 10 (3) |
| 1622 | 81 | 43 | | | |

En este medio siglo largo, del año aciago de 1588 hasta 1640, otro mal año para la monarquía española —en que se produce la separación de Portugal— la intercomunicación ultramarina verificada a través de la Carrera de Indias ha sido muy destacada: cifras elocuentes que testifican que los ecos de la derrota de la Armada Invencible apenas habían resentido al tráfico. Aunque éste tuviera que promocionarse gracias al cireneo de la Armada de Indias. En el mismo 1588 alcanza un total de 131 navíos hacia América y 55 que hacen el tornaviaje; 77 naves de las primeras compusieron la Flota de Nueva España y su Armada protectora; los 54 navíos restantes hicieron la travesía sin agruparse “suelos”. En 1589, 41 barcos compusieron la Flota de Tierra Firme acompañada por 13 navíos de guerra; “suelos” y negreros, fueron 57: porque los negocios resultaban mucho más rentables en tiempos difíciles. El año de 1590 salen de Sevilla y Cádiz hacia Hispanoamérica 125 barcos de diferente velamen; en 1592 son 117; 146 en 1593. Justo durante los años en que se solicita una colaboración ciudadana para resolver los problemas de subvención de un tráfico ultramarino tan numeroso, como constante.

Dos consecuencias, sin embargo, va a tener la Invencible, a corto y más largo plazo. Consecuencias políticas de importancia: la fundación de la Armada de Barlovento, como “guardia de la Flota de Indias” y el abandono de ciertos territorios en el Caribe —en las Pequeñas Antillas, preferentemente—, que son ocupados por otras potencias marítimas europeas no ibéricas.

(3) CHAUNU, obra citada en nota 1, vol. VI, I, págs. 132-152.

3. La Armada de Barlovento y la participación hispanoamericana en su financiación

Con el propósito de reducir al mínimo las dificultades económicas que representaban la administración de espacios tan numerosos, como distantes, el Estado recurrió a una incesante búsqueda de recursos. La Corona había sufrido dos graves crisis económicas (en 1557 y en 1575), motivadas por el desajuste e inflación de precios que produjo la entrada masiva de metales preciosos en Europa.

En 1590, España se encontraba en el umbral de otra bancarrota. Para eliminarla, y para no desatender a la Carrera de Indias, a donde se llevaba importante comercio y de la que se traían los fondos de los particulares para adquisición de bienes —a más de los dineros públicos— la Hacienda Real impulsó medidas para lograr los medios necesarios para la creación de una gruesa armada en el Mar Océano. Así Felipe II, por real cédula de 1 de noviembre de 1591, razonaba a sus súbditos hispanoamericanos la importancia que representaban el navío en la talasocracia española, de la que la Carrera de Indias suponía una importante parte

Considerando los graves daños que de algunos años a esta parte han hecho, y hacen, los enemigos corsarios en el Mar Océano, particularmente en la Carrera de Indias,

como mi Hacienda está tan empeñada y consumida con los grandes gastos que he hecho los años pasados y éste, sustentando ejércitos y armadas tan gruesas; y las ocasiones son tantas y tan precisas, y tan forzoso acudir a ellas. Y por esta causa la defensa de la Cristiandad, demás de la de mis Reinos:

en ninguna manera se ha podido sustentar una gruesa armada para obviar los dichos daños y conseguir otros muy grandes efectos (4).

La administración daba al navío toda la enorme importancia que tenía, como elemento vinculante de las economías y espacios provinciales de los diferentes estados españoles: y así, había que sostener

a) barcos en el Mediterráneo, capaces de continuar el juego comercial tradicional entre sus orillas y detener la posible recuperación del poderío turco;

b) barcos en el Atlántico, necesarios para activar la intercomunicación con y entre América, como agilizar el comercio con el Mar del Norte, la vigilancia de las costas de Marruecos y la relación con los archipiélagos (Canarias, Madeira, Azores, Cabo Verde).

(4) Real cédula indicando las razones por las que son necesarias medidas conducentes a la composición de tierras, para el sostenimiento de una gruesa armada, El Pardo, 1 de noviembre de 1591. La publica, íntegra, Francisco de SOLANO en *Cedulario de tierras. Compilación de legislación agraria colonial, 1497-1820*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, págs. 269-272.

c) barcos en el Pacífico, capaces tanto para continuar el tráfico tendido entre Lisboa y Asia, como la vinculación ejercida a lo largo de la costa americana, así como la relación Nueva España/Filipinas.

De esos tres diferentes espacios marítimos, el más necesitado de urgente atención era el Atlántico, en su sentido transversal sobre todo —el seguido por la Carrera de Indias—, precisando de la protección permanente de armadas y de guardacostas que garantizaran a los mercantes y eliminaran los riesgos y las pérdidas.

Sostener la hegemonía española con el lastre de tales acontecimientos negativos y tales necesidades, suponía un aumento desmedido de los gastos. La Administración recurrió, en la España peninsular, para evadirse de su constante inestabilidad y, de este modo, superar la crisis, al incremento de diversos impuestos y a soluciones muy heterogéneas. Así, desde 1590, procede a la venta de diversos oficios de la Administración, a la venta de tierras baldías propiedad del Estado y a censar a los extranjeros, exigiendo compensaciones económicas a los que estuvieran en situación ilegal.

En 1591, en la misma fecha de 1 de noviembre, el Rey da estas mismas medidas, ampliándolas, para América: aunque, eso sí, ofreciendo muchas informaciones y consideraciones sobre los motivos y circunstancias que obligaban a tales pasos. Porque si el tráfico marítimo resultaba en beneficio de los hispanocriollos, debían ser éstos quienes colaboraran y ayudaran en su defensa. Hasta un número de siete reales cédulas —todas ellas de 1 de noviembre, firmadas en el palacio de El Pardo— conducen a la población hispanoamericana a colaborar en la empresa del sostenimiento de una Armada: tres documentos se destinaban a explicar los procedimientos de la venta y composición de tierras; dos reales cédulas sobre composición de extranjeros; una que regulaba la venta de oficios administrativos y la séptima sobre la legitimación de los mestizos. Siete procedimientos para, con todos ellos, obtener fondos con los que sostener la marina de guerra que protegiera la Carrera de Indias en sus ámbitos caribeños y del Seno Mexicano.

4. La tierra americana como sostenedora de la Armada de Barlovento. Protección de la Carrera de Indias

Este procedimiento de la obtención de fondos provenientes de una corrección de los títulos de propiedad de las tierras hispanoamericanas para, con ellos, promocionar una armada de guerra, resultaba un hecho poco frecuente. Y, por ello, digno de ser analizado en este ciclo que atiende a la “historia desconocida” —a la historia poco conocida, mejor— de la Gran Armada.

En este caso, el tema lleva la originalidad de pretender la corrección de las irregularidades que se habían llevado a cabo en la distribución de la tierra entre españoles, las ciudades y los nuevos pueblos de indios. Una apropiación in-

debida de tierra realenga —a la que hay que añadir actitudes de poder por parte de la minoría latifundista— facilitó en la mayor parte de las zonas hispano-criollas a la usurpación de gran parte de tierra. Estos hechos fueron sucesivamente denunciados por las autoridades provinciales a las metropolitanas: estimando éstas ser entonces ocasión propicia para solucionar estas irregularidades sirviendo, además, como excelente medio para financiar los barcos que se precisaban. Hay que indicar que el Estado había extremado su cuidado con los repartos de tierras entre conquistadores y los sucesivos pobladores que fueran emigrando a las Indias, así como las propiedades que se destinaban a los núcleos urbanos fueran para españoles como para indios. Se había procedido a la regulación de los medios adquisitivos de las tierras (primero gratuitamente; por adquisición, más tarde), limitando las irregularidades; se había atendido a las medidas de la tierra, preocupándose en la operación reductora de la población indígena dispersa en pueblos, y atendiendo a sus recursos económicos y bienes comunales (la tierra, entre otros). Se vigilarían los abusos y se limitaría la gran propiedad. Pero desatendiendo a estas directrices, y a pesar del ofrecido número de tierra baldía —que era cedida gratuitamente— los particulares habían invadido tierras sin licencia: hasta tal número que es en 1591 cuando se precisa y se piensa en su corrección.

La solución del problema podía estipularse económicamente: toda la tierra indebidamente habida revertiría a la Corona, pero podía seguir siendo de los detentadores, ya legalmente, a cambio del pago al Estado de una cantidad determinada: en razón al tamaño, calidad de la tierra y tiempo tenido en la usurpación. Y los dineros obtenidos de esta llamada *composición de tierras* se destinarían, como había prometido el Rey, para sostener la Armada de Barlovento.

La mas principal consecuencia a estas drásticas medidas provocadas por las reales cédulas de 1591 fue una gigantesca operación de revisión de los títulos de propiedad, que se realizó no con la premura que deseaban las autoridades del Consejo de Indias, pero supuso la corrección de la propiedad de la tierra en unos alcances que han sido calificados como “la primera reforma agraria hispanoamericana” (5).

5. La pérdida del monopolio español de navegación por el Mediterráneo antillano

El mar Caribe y el Seno Mexicano, denominado Mediterráneo antillano por su alto matiz civilizador y motivador de intercambios, fue un verdadero monopolio español durante la mayor parte del siglo XVI y unos años del XVII. Las incursiones extranjeras —desde ofensivas (piratas, corsarios) (6) a comer-

(5) SOLANO en el “Estudio Preliminar” de su obra, citada en nota 4, especialmente el Cap. II, “Abusos y errores en la ocupación de la tierra y sus correcciones”, págs. 41-48.

(6) Manuel LUCENA SALMORAL, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.

ciales— se hicieron cada vez más frecuentes, razones que avalaban lo certero de la calificación aquella. Pero este monopolio comenzó a ser difícil mantenerlo por la imposibilidad demográfica de atender España a todos los espacios que había primeramente descubierto, tomado posesión y colonizado.

Con ánimo por un lado de limitar el contrabando y de atender sólo los espacios considerados importantes y estratégicos, se produce a principios del siglo XVII la despoblación forzada de ciertas áreas, para evitar con esta medida que sus habitantes comerciaron con contrabandistas. El hallazgo en el noroeste de La Española de unas biblias protestantes encendió los recelos de las autoridades con medidas drásticas, a fin de evitar que las tensiones religiosas de Europa no se reprodujeran en América en suelo español. Para evitar, pues, estos contactos entre contrabandistas y lugareños de Santo Domingo se llegó a la solución de ordenar la despoblación de la zona, que se efectuó a partir de 1608, abandonando el oeste de la isla y acudiendo la población a los núcleos urbanos de la zona oriental, y nuevos poblados que para ello se fundaron (7). El vacío poblacional del oeste es el precedente del Haití francés. Y los abandonos y casi nula atención por las Pequeñas Antillas ocasionaron que durante las rivalidades anglofrancesas y holandesas por adquisición de espacios en América fueran ocupadas sucesivamente una serie de estas islas: Inglaterra ocupa San Cristóbal (1625), Barbada y Neris (1628), Monserrat y Antigua (1632); los franceses ocupan Dominica (1632), Martinica y Guadalupe (1635) y Santa Lucía (1638), mientras que Aruba y Curaçao son ocupadas por Holanda en 1634.

La presencia de estas potencias desde unas importantes plataformas ubicadas en la misma derrota de la Carrera de Indias enrarecerá desde los principios del siglo XVII la geoestrategia hispanoamericana. España debía contar, desde 1625, con estas otras potencias en la directriz de los negocios ultramarinos, pues éstos dejaban de ser exclusivamente españoles para permitir a otros protagonistas el lugar por el que se empecinaban. Había lugar para las acciones legales y España tendría que esforzarse por eliminar las ilegales y los peligros: una política de fomento de astilleros (Veracruz, La Habana) y de reforzamiento de las defensas de los puertos, así como una protección desde la Armada de Barlovento (8), garantizaba el paso por la Carrera de Indias. La lista de los barcos que cruzaron el Atlántico, en su doble sentido de hacia las Indias y hacia España, desde 1588 a 1640, dan cifras que muestran la constante atención por el Mediterráneo antillano —aunque hubiera éste dejado de ser español—. Una señal de que la Carrera de Indias, aunque peligrosa, seguía siendo una ruta viva.

(7) Juana GIL-BERMEJO, *La Española, Anotaciones históricas (1600-1650)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983; especialmente el Cap. 1, "Las despoblaciones", págs. 3-44.

(8) Bibiano TORRES RAMIREZ, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1981.