

CAPÍTULO QUINTO
LA NAVEGACIÓN

I. Régimen de la navegación	223
A. Los puertos	225
B. Condiciones generales	230
C. Las derrotas	237
a. Flota de Nueva España	240
b. Flota de Tierra Firme	242
c. El regreso	244
D. Calendarios	245
E. Obligaciones dentro del convoy	248
Orden de batalla	255
F. Armadas complementarias	256
a. Armada del Mar Océano	257
b. La Armada de Barlovento	259
G. El patache y los navíos de aviso	260
II. Los obstáculos	267
A. Los obstáculos naturales	268
B. Obstáculos humanos	271

CAPÍTULO QUINTO

LA NAVEGACIÓN

I. RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN

La idea de llevar un férreo control sobre las comunicaciones con las Indias aparece como reacción a la noticia del descubrimiento. El paso a las Indias únicamente estaría permitido a quienes fueran por orden real. Meses más tarde, la prohibición será reiterada, pero se introducirá un nuevo mecanismo para permitir el paso. Podrían ir quienes recibieran licencia expedida por los reyes o por Cristóbal Colón, en su carácter de almirante, virrey-gobernador de las Indias, y Juan de Fonseca, representante de la Corona en el despacho de la Armada del segundo viaje colombino. La travesía debía hacerse en la Armada que estos últimos estaban aprestando o en las que se aprestaran en el futuro, quedando prohibido el paso en cualquier otra forma. Quienes fueran en la Armada, tenían prohibido llevar mercancías. Para evitar cualquier irregularidad, se decidió controlar el paso de bienes y de personas mediante la elaboración de un registro. Su elaboración se comisionó a Juan de Soria.¹ A la llegada a Indias, el registro debía ser entregado al oficial real que allá residiera. Éste se cercioraría de que no hubiese ninguna persona o mercancía irregular en la Armada.² Todos los hombres que iban en esta Armada se encontraban a sueldo de la Hacienda Real y tenían una función específica que desempeñar en el viaje o en las tierras descubiertas. Por otra parte, todas las salidas y llegadas en uno u otro sentido debían converger en las aduanas que al efecto se fundaran. En la península se dio

1 Juan de Soria, secretario del príncipe, había sido comisionado por los Reyes Católicos para que ejerciera como contador de la Armada en que Colón efectuaría su segundo viaje. R. C. a Francisco Pinelo, 23-V-1493. Fernández de Navarrete (1954) I, p. 325.

2 Carta patente que prohíbe el paso a Indias sin permiso real o del almirante y el arcediano de Sevilla, 23-V-1493, en Fernández de Navarrete (1954) I, pp. 329-331. La prohibición absoluta dictada tras el conocimiento del descubrimiento se menciona en esta disposición: “Bien sabéis o debéis saber cómo después que por nuestro mandado fueron descubiertas las islas e tierra firme que están en el mar Océano[...] prohibimos, e mandamos que ningunas ni algunas personas no fuesen osadas de ir ni fuesen sin nuestra licencia e mandado”. Por lo que respecta al oficial real a quien se debía mostrar el registro, la provisión le denomina “lugarteniente de los contadores mayores”.

orden para establecerla en Cádiz. El recinto estaría a cargo de un oficial de nombramiento real, y el registro de entradas y salidas sería llevado por Juan de Soria. Se deja abierta la posibilidad a Colón para que colocara ahí a algún oficial de su confianza, a fin de salvaguardar sus derechos. El planteamiento de este régimen representa una prohibición absoluta de paso, y un monopolio comercial absoluto de la Corona del que participa Colón.³

Dos años más tarde se inicia una apertura. La provisión de 10 de abril de 1495 permite la salida de nuevas expediciones para realizar descubrimientos y tratos comerciales. Quienes quisieran aventurarse debían presentarse en Cádiz ante los oficiales reales. Éstos revisarían las condiciones de las embarcaciones y designarían a una persona para que diera parte de lo acontecido en la jornada. A cambio del permiso de salida, los descubridores debían llevar, de forma gratuita a La Española, la décima parte del tonelaje máximo de sus navíos con carga perteneciente a la Corona. Cádiz es confirmado como el puerto exclusivo de embarque a las Indias. De lo obtenido en los rescates también debían abonar un décimo a la Real Hacienda.⁴ Cabe añadir que la provisión fue expedida en el entendido de que Colón había muerto. Al saberse que tal extremo no era cierto, es muy posible que los Reyes Católicos se reservaran su aplicación. No obstante, parece que ésta no fue derogada.

El 2 de junio de 1497 se expedirá una nueva provisión por la que se revoca la anterior en todo cuanto pudiera afectar los derechos que se habían otorgado a Colón por virtud de los privilegios.⁵ La navegación y comercio con las islas descubiertas estará controlada por las autoridades de la Corona, y Colón y sus representantes.⁶

El estallido de la rebelión contra el gobierno de Colón en Indias y su consecuente remoción del poder dan pie a la permisión de los primeros viajes de descubrimiento. En consecuencia, las autorizaciones para navegar hacia las Indias sólo serían avisadas al almirante cuando se tratara de viajes que tuvieran como destino sitios por él descubiertos. En todo caso, Cádiz sigue siendo el único puerto autorizado para despachar y recibir navíos de aquellas partes.⁷

3 Instrucción a Cristóbal Colón, 29-V-1493. Fernández de Navarrete (1954) I, pp. 339-342.

4 Real provisión de 10-IV-1495. *Ibidem*, pp. 399-401.

5 *Ibidem*, pp. 421-422. La derogación parcial de la provisión reviste la ambigüedad con la que los Reyes Católicos trataron los privilegios otorgados a Colón. Interesaba no reconocer explícitamente ningún derecho cuya interpretación pudiera ser dudosa.

6 Real provisión eximiendo de todo derecho a lo que vaya y venga de Indias, 6-V-1597. Fernández de Navarrete (1954) I, pp. 418-420. Las salidas de los navíos eran controladas por oficiales reales. La gente de Colón tenía derecho a estar presente en los trámites del despacho.

7 Ver asiento de descubrimiento suscrito por Rodrigo Bastidas, 4-VI-1500. *Ibidem*, 448-449.

El régimen definitivo será establecido por la real provisión de 3 de septiembre de 1501, por la que se exige la obtención de licencia real para realizar descubrimientos o para comerciar con las islas y tierra firme descubiertas. La pena por contravenir dicho precepto era la pérdida de la nave junto con todos los bienes que se encontraran en ella.⁸

A. Los puertos

En 1502, el complejo portuario Sevilla-Sanlúcar recupera la atención de los funcionarios de la Carrera al ser utilizado para el despacho de la Armada que lleva a fray Nicolás de Ovando a La Española.⁹ La fundación de la Casa de la Contratación de Indias en Sevilla confirmará la tendencia. Cádiz se ve desplazada por Sevilla como centro del tráfico comercial con las Indias. Su hegemonía se mantendrá durante casi dos siglos. En adelante, los navíos que desearan hacer el viaje tendrían que ser despachados por los jueces oficiales en Sevilla. El viaje de regreso también debía tener ese puerto como destino, con la prohibición de descargar o detenerse en algún otro sitio.¹⁰

Muy pronto empezaron a escucharse quejas debido a la obligación de subir a Sevilla para cumplir con los trámites del despacho. Los comerciantes afirmaban que las dificultades de la barra de Sanlúcar y el alto costo que implicaba remontar el río, además de poner en peligro a sus navíos, ocasionaba una gran pérdida de tiempo. En respuesta a las quejas de los mercaderes, en 1509 se expide una cédula por la que se permite la carga y el despacho de navíos en Cádiz. Un funcionario real sería designado para que residiera en aquel puerto.¹¹ Los navegantes de las islas Canarias, por su parte, aprovechando los problemas de abastecimiento de las nuevas posesiones, solicitan, junto con los colonos de La Española, licencia para comerciar con esa isla. Ésta les fue otorgada en 1508.¹²

Por este tiempo, se presenta también el primer intento de mudar la Casa de la Contratación de Sevilla hacia Cádiz o a otro puerto. El principal motivo de la medida eran las frecuentes disputas entre los jueces oficiales y las autoridades de la ciudad.¹³

8 Real provisión de 3-IX-1501. *Ibidem*, pp. 456-457.

9 C.D.I.U., 14, 98.

10 Ordenanzas de la Casa de Contratación de 20-I-1503. Fernández de Navarrete (1954) I, pp. 472-477.

11 R. C. de 15-V-1509. Encinas III, pp. 116-117.

12 C.D.I.U., 5, 159.

13 Mil quinientos nueve. C.D.I.U., 14, 216. En 1530, la Corona volverá a plantearse esa posibilidad. Al efecto, se solicita a los jueces oficiales que emitan un informe al respecto. R. C. a los jueces oficiales, 25-VI-1530. C.D.I.U., 14, 216.

La autorización como puerto de salida a Cádiz será confirmada en 1519. Esta vez se reconoce el derecho de los navegantes provenientes de cualesquier otros puertos del reino, a dirigirse ahí o a Sevilla para solicitar licencia y registrar su cargamento. Asimismo, se permite tomar puerto en Cádiz a la vuelta, siempre que no llevaran oro o plata. En tal caso, debían dirigirse a Sevilla. Los jueces oficiales de la Casa reciben la facultad de nombrar al visitador que debía residir en aquel puerto.¹⁴

No obstante las disposiciones que permiten la apertura de Cádiz como puerto autorizado para el despacho de navíos hacia las Indias, su aplicación debió ser poco frecuente. En 1530 el rey menciona, en una cédula que sobrecarta aquella disposición, su falta de aplicación.¹⁵ Daría la impresión de que durante los diez años que las separan, la permisión se mantuvo vigente, aunque inobservada. Esto no es totalmente cierto respecto de la vigencia. En 1526 se expide una cédula en la que se expresa que Sevilla debía ser el único puerto de origen para las salidas a Indias.¹⁶ Atrás de la inobservancia de lo dictado en 1519, así como de esta última cédula, se adivinan las presiones de los comerciantes sevillanos.

Para la puesta en marcha de la permisión, nuevamente se hizo preciso determinar quién estaría encargado de despachar navíos. Parece que hacía tiempo que los jueces oficiales no designaban visitador en Cádiz. El Consejo, por orden del rey, decide comisionar a los jueces oficiales para que cada uno de ellos sirviera en Cádiz por turnos de cuatro meses.¹⁷

Algunos años más tarde, la permisión se extenderá inclusive a aquellas embarcaciones que transportaran metales preciosos. Su carga debía ser llevada por tierra a la Casa de la Contratación.¹⁸ También por ese tiempo se determina suprimir los turnos de los jueces oficiales como encargados del despacho en Cádiz, nombrándose en su lugar un juez oficial. Al efecto, es designado Pedro Ortiz de Matienzo.¹⁹ Sería asistido por tres funcionarios, cuya designación estaría a cargo de los jueces oficiales.²⁰

Otra importante disposición tendente a liberalizar la navegación hacia las Indias fue la provisión de enero de 1529. Por virtud de ésta, se permite el registro

14 Real provisión de 14-IX-1519. Encinas III, pp. 117-118.

15 R. C. de 22-XI-1530. Encinas III, pp. 118-119.

16 R. C. de agosto de 1526. Copulata, 7, IX, p. 4. La cédula fue expedida a pedimento de la ciudad debido a que tenía el encabezamiento del almojarifazgo.

17 R. C. a jueces oficiales, 27-IV-1531. Encinas III, p. 119.

18 R. C. de 27-IV-1535. Encinas, III, p. 120.

19 Real provisión de agosto de 1535. Copulata, 7, I, p. 67.

20 R. C. de 27-VIII-1535. Encinas III, p. 120. Cada juez oficial nombraba al funcionario que lo representaría en Cádiz.

de mercancías y despacho de navíos desde distintos puertos de Galicia, Asturias, Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa. Los trámites serían efectuados por las autoridades locales, y posteriormente la documentación resultante debía ser remitida a la Casa de la Contratación de Sevilla.²¹ A pesar de la contundencia de esta disposición, dudamos de su aplicación general. Es muy probable que los navegantes de aquellas partes perdieran interés en el comercio con las Indias al existir la obligación de regresar con el producto de sus ventas a Sevilla. Por otra parte, las presiones de los sectores sevillanos con intereses en la Carrera también debieron contribuir a dificultar el tráfico originado en terceros puertos.²² No obstante, esta provisión se mantendrá formalmente vigente hasta 1573.²³ Su abrogación, a nuestro juicio, responde a dos factores. En primer lugar, la existencia de la permisión contenida en dicha provisión se oponía al adecuado funcionamiento del sistema de flotas y armada planteado a principios de la séptima década. En segundo lugar, y a pesar de que dudamos de que el comercio amparado por dicha permisión haya sido importante, es probable que algunos navegantes la hayan invocado para cubrir el tráfico ilícito de mercancías.²⁴

Cádiz, por su parte, logrará subsistir como puerto relacionado con el tráfico indiano, aunque con distintas variantes. Así, observamos que en 1556 se confirma la existencia del cargo de juez de registro en ese puerto y desaparecen los tenientes que solían nombrar los jueces oficiales de Sevilla para asistirlo. El cargo estaba pensado para cubrir las necesidades de un tráfico secundario, toda vez que, tratándose del despacho de formaciones o navíos que revistieran alguna importancia, estaba previsto que un juez oficial se trasladara a Cádiz para realizar los trámites correspondientes. Los navíos despachados desde ahí podrían navegar en flotas independientes de las que salían de Sanlúcar, siempre que a la vuelta se dirigieran a Sevilla. Una flota podría integrarse con un mínimo de dos embarcaciones.²⁵ La independencia dura poco. En mayo del año siguiente,

21 Real provisión de 15-I-1529. Encinas IV, pp. 133-134.

22 C. H. Haring (1939), pp. 18-21.

23 R. C. regente y oidores de la Audiencia de Galicia y otras autoridades, 1-XII-1573, y R. C. a autoridades en general prohibiendo las salidas desde Galicia, Asturias y Vizcaya, 21-XII-1573. Encinas, IV, pp. 135-137.

24 Haring menciona que, desde la década de 1560, se habían estado solicitando informes sobre la salida de navíos sueltos en Galicia. C. H. Haring (1939), pp. 18-21. Un memorial de la Universidad de Mareantes fechado en 1572 se quejaba del hecho de que, en las Canarias, el tráfico hacia las Indias se desarrollaba sin ningún control. Otro tanto sucedía con puertos portugueses y gallegos. Estimaban que ello afectaba directamente el buen funcionamiento de las flotas, al introducir mercancías y obligar a las flotas a rebajar los precios de las suyas para poder colocarlas. Piden mayor control en las salidas y la supresión de las licencias a navíos aislados. Memorial al rey, 1572. C.M.F.N., XXII, 16.

25 R. C. de 9-XII-1556. Encinas III, pp. 122-123.

Antonio de Avalia, encargado del despacho de navíos a Indias desde Cádiz, recibe instrucciones en las que se le ordenaba que las naos que salieran de esa ciudad fueran en compañía de las flotas que se despachaban en Sanlúcar, debido al inicio de la guerra con Francia.²⁶ En 1558, volverá a permitirse el arribo de navíos provenientes de Puerto Rico y Santo Domingo en la bahía gaditana, siempre que no llevaran metales preciosos.²⁷ Al ponerse en marcha el sistema de flotas, la Corona tendrá en cuenta a Cádiz. Los navíos salidos de ahí debían reunirse con los de Sanlúcar para ir en su conserva.²⁸ En 1591, con motivo de la expedición de las Ordenanzas de Arribadas, Sevilla, Cádiz y Canarias serán confirmados como únicos puertos de origen de la salida a Indias.²⁹

La rivalidad entre Sevilla y Cádiz como puertos de recibo de flotas y armadas será una constante a lo largo del periodo que nos ocupa. Las ventajas de uno y otro puerto serán constantemente ponderadas por los funcionarios reales.³⁰ Pero no sólo se tendrán en cuenta factores tan objetivos. Las presiones de los habitantes de cada sitio serán, tal vez, el factor que resulte decisivo en cada etapa de la disputa.

Cádiz logra regularizar sus relaciones con Sevilla a partir de principios de la década de 1560. En los siguientes dos decenios reinará un ambiente de tolerancia respecto de las salidas y arribos de la bahía gaditana. En 1571, se autoriza a los navíos que no pudieran remontar la barra a tomar el puerto de Cádiz, con la única condición de que sus tesoros fuesen llevados a Sevilla.³¹ El poco éxito de los límites establecidos para el tamaño de las embarcaciones que podían ingresar a la Carrera³² beneficiará al estuario al tener que ser empleado cada vez con más frecuencia para terminar de cargar los navíos. En 1588, el duque de Medina Sidonia solicita al rey autorización para llevar a Cádiz a la capitana y almiranta

26 R. C. a Antonio de Ávila, 17-V-1557, Indif., 1,965, 13, 351v.-352v. y otra R. C. a jueces oficiales y a las autoridades en Indias autorizando la salida de naos de Sevilla y Cádiz en compañía de las naos de armada de Juan Tello, siempre que no vuelvan de Indias si no es en compañía de las naos de Armada a costa de averías, 20-V-1557, Indif., 1,965, 13, 354v.-355v.

27 R. C. de 3-IV-1558. Encinas, III, p. 123.

28 Real provisión de 13-VII-1561. El oficial encargado del despacho en Sanlúcar debía enviar un mensaje a Cádiz anunciando la salida de la flota. Esta orden se repite en las reformas de 1564.

29 Capítulo 2, Ordenanzas de 1591.

30 Sevilla-Sanlúcar tenían como principal inconveniente la barra. Cádiz era considerado un puerto de fácil acceso, pero poco seguro de ataques del enemigo y de los temporales. Veitia Linaje relata cómo los *levantes* ocasionaron importantes pérdidas en 1614, 1633 y 1660. J. Veitia (1671) I, XXV, p. 32. En cuanto a los ataques, podemos mencionar los de 1587, 1596 y 1625.

31 P. Chaunu (1959) VIII, p. 325. Añade que, entre 1560 y el fin de siglo, hubo pocos conflictos importantes entre Sevilla y Cádiz.

32 El límite en 1557 era de cuatrocientas toneladas. R. C. de 5-V-1557. Encinas, IV, p. 152.

de la flota que se aprestaba debido al riesgo que representaba el cruce de la barra con las naos dispuestas para el viaje.³³ La flota de la Nueva España de 1596 se aprestaba en aquel puerto cuando fue incendiada por los ingleses. Una consulta del Consejo de Indias describe claramente la situación al solicitar al rey que permitiera que las naos grandes de la flota de Nueva España, que debía salir en 1597, terminaran de cargarse en Cádiz. Para su protección, proponían que se enviaran las galeras que había en el puerto de Santa María.³⁴ A pesar del desastre del año anterior, no parece haber solución para el problema del cruce de la barra de Sanlúcar con navíos cargados. Cádiz seguiría estando abierto a la navegación indiana.

El paulatino incremento de la participación de Cádiz en el comercio de Indias dará lugar a la formalización de su derecho al tercio buque de las flotas.³⁵ Las naos mercantes y de armada de las flotas salidas en 1627 y 1628 fueron cargadas y despachadas en Cádiz.³⁶

En lo relativo a las llegadas a ese puerto, la situación era distinta. Por lo general, los navíos llegados a Cádiz eran obligados a salir rumbo a Sanlúcar. Así, se ordena a la Armada del cargo de Jerónimo de Portugal que llegó en 1610. El capítulo 27 del asiento de 1618 prohibía el ingreso a la Carrera desde Cádiz de navíos que superaran las cuatrocientas toneladas para que al regreso no esgrimieran que les era imposible cruzar la barra. Cinco años más tarde, al presentarse en la bahía la capitana de la flota de Nueva España y una nao mercante, se decide multar al general con dos mil ducados y otro tanto al dueño del mercante. Adicionalmente, se les obligó a salir hacia Sanlúcar. En 1625, sin embargo, con motivo del arribo a Cádiz de los galeones y la flota de Nueva España debido a la presencia de una armada inglesa en la zona, se ordenó que alijaran la plata en Cádiz, pero posteriormente debieron dirigirse a Sanlúcar.³⁷ El asiento que entró en vigencia en 1628 establecía una multa de seis mil ducados para la nao que al regreso fondeara en Cádiz, además de la obligación de enviarla a Sanlúcar.³⁸

A partir del segundo cuarto del siglo, se agudizan las presiones del comercio sevillano para suprimir la participación de los comerciantes gaditanos de la Carrera. En 1633 se pide al rey la supresión del juzgado de Cádiz, reintegrándolo a la Casa. No obstante, la bahía seguirá siendo considerada como un puerto de

33 J. Veitia (1671) II, IV, p. 22. Un año antes, Drake había entrado a la bahía causando importantes destrozos.

34 Consulta del Consejo de 25-V-1597. A Heredia Herrera (1972).

35 J. Veitia (1671) I, XXV, p. 28.

36 *Ibidem*, II, XV, p. 22.

37 *Ibidem*, II, IV, p. 23.

38 *Ibidem*, II, IV, p. 21.

extrema utilidad para el recibo de navíos de mucho calado. En 1641 se permite a las armadas de Indias atracar en Cádiz.³⁹ Pese a ello, las peticiones seguirán repitiéndose. La Corona cederá finalmente en 1664, en que ordena que ninguna flota o armada pueda salir o entrar a Cádiz. Todas las embarcaciones debían ser despachadas y recibidas en el puerto de Bonanza en Sanlúcar.⁴⁰ El juzgado gaditano será suprimido por cédula fechada el 6 de septiembre de 1666.⁴¹

Pero a pesar de la existencia de la prohibición, algunas flotas debieron ser despachadas en Cádiz. Curiosamente, las peticiones hechas a la Corona para que permitiera semejantes excepciones fueron hechas por el Consulado sevillano. Por lo general, la corporación hispalense invocó las dificultades existentes para el cruce de la barra como la causa principal de sus solicitudes.⁴²

El cierre de la bahía gaditana a la Carrera será breve. El juzgado será restablecido en 1679, merced a un donativo de setenta mil escudos de la ciudad al rey.⁴³ Asimismo, obtienen la sede del apresto de las flotas. En opinión de Lutgardo García Fuentes, el donativo solamente fue una de las causas que influyeron en la decisión. Otras fueron las dificultades de la navegación por el Guadalquivir, la barra de Sanlúcar y las rebajas arancelarias del arrendador de la aduana de Cádiz.⁴⁴

En cuanto a los puertos en Indias, el régimen de llegada dependía más que del puerto de registro del navío que arribaba. Los principales puertos serán Cartagena, Nombre de Dios-Portobelo y Veracruz. La Habana, aunque cumple una función destacada, al regreso debe ser considerada como un puerto de paso para el viaje de regreso. En todo caso, las salidas de estos puertos debían hacerse con licencia de los oficiales reales de cada sitio. Los puertos de destino eran Sevilla, Cádiz o las Canarias, con las excepciones arriba mencionadas.⁴⁵

B. Condiciones generales

La fundación de la Casa de la Contratación en Sevilla, además de dotar a la Carrera de su centro de apoyo logístico por excelencia, significó la creación de

39 F. Serrano Mangas (1992), p. 38

40 R. C. de 24-V-1664, mencionada en el capítulo 12 de la Instrucción de 1674. Citada por J. Veitia (1671) II, XXV, p. 30.

41 J. Veitia (1671) II, XXV, p. 8.

42 L. García Fuentes (1980), p. 63.

43 R. C. de 23-IX-1679. C.M.F.N., XXIV, 654-658v. La cédula también hace alusión al problema de la barra.

44 L. García Fuentes (1980), pp. 57-58.

45 La concentración en Sevilla del tráfico venido de Indias se establece desde 1503. Capítulo 13, Ordenanzas de 1503.

un marco institucional lo suficientemente amplio como para resolver las necesidades de concentración y fiscalizadoras del comercio a que aspiraba la Corona. La carga llegada de Indias debía llevarse irremisiblemente a aquel sitio.

El desarrollo del tráfico de la Carrera en la primera década del siglo XVI fue muy rápido. Ello se debió principalmente al hecho de que la Corona claudicó en su intento de sostener la exclusividad del tráfico con los territorios descubiertos. El ingreso de particulares en la navegación indiana indirectamente abría la posibilidad de que los súbditos de otros reinos participaran en el naciente mercado. Por ello, el carácter de Sevilla como puerto único para la comunicación con Indias debe ser reforzado, y la prohibición a los navegantes de arribar en otros reinos, recordada.⁴⁶ Las islas Azores, escala natural en el tornaviaje, serán el primer sitio en donde expresamente se prohibirá fondear. Para evitar que se detuvieran ahí con el pretexto de falta de bastimentos, en 1507 se ordena a los oficiales reales de las Indias que se cercioraran de que todo navío que saliera de aquellas partes llevara mantenimientos para ochenta días.⁴⁷ Dos años más tarde, al reiterarse nuevamente la prohibición de arribar a puertos extranjeros, se aclara que cuando la llegada fuera inevitable, no se permitiera que ningún tripulante o pasajero desembarcara. Lo mismo se prevenía para la carga.⁴⁸ En cuanto a los arribos dentro del reino en puertos distintos a Sevilla, estaba ordenado que el tesoro fuese llevado a esa ciudad.⁴⁹

Las ordenanzas de la Casa de la Contratación de 1510 confirman el régimen establecido y añaden un control adicional. Los maestros y demás tripulantes de cualquier embarcación —particular o por cuenta de la Hacienda Real— que saliera rumbo a las Indias recibirían instrucción de los jueces oficiales sobre lo que habían de hacer tanto a la ida como en el regreso.⁵⁰ En 1522, se determina que los maestros debían dar fianzas para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones durante el viaje.⁵¹

La siguiente variante aparecerá en 1526, con la prohibición de la navegación de forma aislada. En esta ocasión, las causas de su establecimiento responden más a necesidades de seguridad que al control de la navegación. Al desaparecer

46 Tal y como hemos expresado líneas arriba, el régimen se encontraba establecido en las Ordenanzas de la Casa de la Contratación de 1501.

47 A. Herrera (1730) III, p. 100.

48 Mayo de 1509. Copulata, 7, IX, pp. 33 y 28.

49 En 1508, se ordena que el oro que portaban dos naos que habían llegado a La Coruña fuese llevado a Sevilla. R. C. de 13-X-1508. C.D.I.U., 14, 215.

50 Ordenanzas de 1510.

51 Capítulo 4, Ordenanzas de 1522.

éstas, vuelve a permitirse a los mareantes retomar la costumbre de navegar por su cuenta. Consecuencia de la paz fue el impulso liberalizador de 1529.

En la primavera de 1536, a raíz de los rumores del estallido de una nueva guerra con Francia, se informa al licenciado Suárez que en la Corte se estimaba conveniente que las naos de Indias navegaran en flota.⁵² Meses más tarde, será el propio licenciado Suárez quien recomiende al Consejo el establecimiento de la navegación en flota como única forma de tráfico con Indias.⁵³ Énfasis especial se pondría en el último tramo del tornaviaje. Al efecto, los navíos se reunirían en las Azores para de ahí emprender juntos el viaje a España, preferentemente escoltados por navíos de armada enviados para ello. Los beneficios obtenidos con este sistema eran seriamente cuestionados por los mercaderes, quienes consideraban el tráfico en flota perjudicial para sus intereses. En respuesta a sus peticiones, se optó por declarar nuevamente la libertad de salida por una carta acordada del Consejo del 28 de noviembre de 1537 y el régimen fue confirmado por una cédula real de 7 de diciembre del mismo año.⁵⁴ Pese a ello, dos meses más tarde, el Consejo escribía a los jueces oficiales para que no permitieran la salida de ningún navío aislado sino bajo la conserva de la Armada de Hernando de Soto. Sin embargo, daban como plazo a esta última para salir hasta el 15 de marzo. Transcurrida esa fecha, podría salir quien quisiera por su cuenta.⁵⁵

Los años entre 1540 a 1559 también se caracterizarán por la existencia de disposiciones que alternativamente permitían o prohibían la navegación aislada. De todas ellas, únicamente daremos cuenta de las que a nuestro juicio revisten especial interés.

Las ordenanzas de 1543, al prohibir la navegación aislada, instituyen por vez primera un sistema alternativo para sostener el tráfico con las Indias en épocas de alto riesgo de ataques enemigos. Con su expedición, quedaban sentadas las bases sobre las que años más tarde se cimentaría el sistema de flotas y armadas de la carrera.

También existieron embarcaciones que realizaban legal o ilegalmente viajes a las Indias de forma aislada. Entre las que lo hicieron amparadas por licencias especiales destacan los navíos dedicados al tráfico de esclavos. Debían cumplir con todas las formalidades exigidas a cualquier otro navío. Incluso en algunas ocasiones se les obligará a salir junto con las demás. La diferencia radicaba en que, estando cerca de las Canarias, se desviaban del convoy dirigiéndose casi

52 R. C. a Juan Suárez de Carbajal, 21-IV-1536, Indif., 1,962, 4, 79-80.

53 C.D.I.U., 14, 224.

54 Indif., 1,962, 5, 297 y 301v.

55 Carta del Consejo a los jueces oficiales, 20-II-1538, Indif., 1,962, 5, 331v.

siempre a Cabo Verde en donde recogerían a los esclavos. Posteriormente, viajarían por su cuenta hacia su destino final. El regreso tenían que efectuarlo ajustándose a la reglamentación prevaleciente en ese tiempo. Es decir, ciñéndose a lo que era aplicable a cualquier otro navío.⁵⁶

Una gran parte del tráfico de las Antillas con la península también puede enmarcarse dentro del ámbito de la navegación aislada. Sin embargo, éste, a diferencia del de esclavos, solía desarrollarse de manera ilegal. Su origen debe ser buscado en el desabasto de esa zona debido al rápido crecimiento de los dos nacientes virreinos. Los comerciantes de la Carrera, influenciados por los altos precios pagados por sus productos en otros puertos, se negaban a reducirlos en las Antillas. En febrero de 1545, la Audiencia de La Española se quejaba de los altos precios impuestos por los mercaderes sevillanos y su codicia. Mencionan su preferencia por los mercaderes canarios.⁵⁷ A fines de la década de 1550 pedían que se permitiera la llegada de navíos aislados a aquellos puertos.⁵⁸

Las ordenanzas de 1552 constituyeron un intento por crear suficientes medidas de seguridad como para liberalizar la navegación a las Indias. No obstante, de su contenido se desprende que las salidas debían seguir siendo en flota. Lo que sucede es que se deja a los funcionarios de la Carrera la facultad discrecional de determinar cuántas embarcaciones se requerían para integrar una formación. Como hemos dicho, su entrada en vigencia no fue inmediata, por lo que se recurrió a la organización de flotas con escoltas armadas para mantener las comunicaciones con Indias. Las licencias de salida sólo podían ser concedidas a quienes salieran en la conserva de las formaciones organizadas por el Consulado y la Casa. Sin embargo, el tráfico de navíos aislados no parece detenerse. En noviembre de 1553, se emiten órdenes por medio de las cuales se dispone que se investigaran las causas por las que arribaba un número tan elevado de navíos sueltos.⁵⁹

Por otra parte, los navegantes que estaban en condiciones de cumplir con los requisitos de las Ordenanzas también empezaron a presionar para obtener permisos de salida organizando sus propias flotas al margen de las que despachaba el Consulado.⁶⁰ La proclamación de la paz con Francia acabará con la última

56 En la segunda mitad de la quinta década, se expidió un alto número de licencias de salida fuera de flota a navíos que iban a Cabo Verde. Indif., 1,964, 11.

57 Fernández Duro (1972) I, p. 433.

58 R. C. al obispo de Lugo y a los jueces oficiales para que envíen su parecer sobre la conveniencia de permitir que partan navíos a Indias fuera de flota como sugería Baltasar García, procurador de La Española, 27-V-1558, Indif., 1,965, 13, 524v.-525.

59 R. C. a jueces oficiales, 4-XI-1553, Indif., 1,965, 12, 47.

60 Al cumplir con las exigencias de armamento previstas por las ordenanzas, no requerían de la protección de las naos de armada que llevaban las flotas que organizaba el Consulado y, por lo tanto, no debían pagar avería.

reserva de la Corona para permitirles navegar por su cuenta. En 1554 se permiten las primeras salidas. La Casa empezó a recibir cédulas que alentaban a los jueces oficiales a despachar con la mayor frecuencia posible flotas a las Indias. En febrero de 1555, se les ordena despachar mensual o bimensualmente flotas compuestas por un mínimo de diez navíos.⁶¹ La permisiones de salida llegarán a consentir el despacho de dos navíos solos.⁶²

Como se ha visto, durante la primera mitad del siglo XVI, la prohibición estará más sujeta a los vaivenes de la política exterior de la Corona de Castilla que a las presiones de los comerciantes o al interés de la propia Hacienda Real por llevar un control rígido del tráfico comercial. Éste se estimaba que era asegurado a través de los registros y las visitas en los puertos. A pesar de las permisiones otorgadas para la navegación aislada, cuando existía peligro de ataque, las órdenes iban encaminadas a evitar todo daño. Es importante tener en cuenta que una de las principales estrategias del Imperio para combatir los ataques era alejando las presas fáciles de las posibilidades de los merodeadores. Interesaba defender cualquier cargamento en la medida en que su llegada a buen puerto implicaba pérdidas al enemigo por su infructuosa caza y su consecuente desmoralización. Bajo esa premisa, siendo una situación considerada de riesgo, solían despacharse cédulas a los mareantes para que, en caso de no ir en flota, dejaran su carga en lugar seguro. Hasta el segundo tercio del siglo XVI, el “lugar seguro” utilizado fueron las islas Azores.⁶³ Con el paso de los años, la línea de seguridad irá desplazándose hacia occidente hasta llegar a La Habana, y más tarde incluso a los puertos de embarque. No obstante, tanto Cuba como las Azores seguirán siendo empleadas.

La promulgación de las ordenanzas de 1561 prohibirá definitivamente la navegación en forma aislada, concentrando todo el tráfico en las flotas despachadas en Sanlúcar.⁶⁴ En esta ocasión, además de los motivos de seguridad, se encuentra el apoyo de los mercaderes sevillanos al establecimiento del régimen.⁶⁵

61 Febrero de 1555, Copulata, 7, IX, 52.

62 R. C. a los jueces oficiales, 9-X-1556, Indif., 1,965. 13, 213v.-214.

63 R. C. a capitanes y maestres que vienen de Nueva España para que los que no vinieran en la conserva del general Cosme Rodríguez Farfán dejaran el oro que trajeran en las Azores, 19-IV-1554, Indif., 1,965, 12, 117v.

64 Capítulo 1, Ordenanzas de 1561. Meses más tarde, se expedirán cédulas específicas reiterando dicha prohibición. R. C. a jueces oficiales no dejen salir navíos fuera de flota, 12-X-1561, Indif., 1,966, 14, 80-80v. Otra R. C. a jueces oficiales hagan justicia a la petición del prior y cónsules sobre no dejar salir navíos fuera de flota (misma fecha y documento, *idem*, 82v.-84).

65 El interés del Consulado se desprende de una cédula dirigida a los jueces oficiales en la que se les pide que hicieran justicia a petición del prior y cónsules para no dejar salir navíos fuera de flota. 12-X-1561, Indif., 1,966, 14, 82v.-84.

La navegación aislada no volverá a ser autorizada de manera general durante el periodo que nos ocupa.

El establecimiento del nuevo régimen, sin embargo, no será la solución definitiva. Las opiniones de los protagonistas de la Carrera diferían ampliamente cuando se juzgaba la conveniencia de sostener el sistema. El Consulado sevillano solía apoyar su mantenimiento, e incluso mostraba su inclinación a favorecer mayores restricciones. Sus argumentos eran periódicamente reforzados mediante la entrega de memoriales al rey firmados por miembros de aquella corporación y otros interesados.⁶⁶

Al margen de las discusiones existentes sobre la conveniencia de sostener el sistema, los problemas surgidos con motivo de su funcionamiento eran los que verdaderamente causaban desvelos a los funcionarios reales. Entre ellos, destaca por su incidencia el incumplimiento de la vieja prohibición de tocar en puerto distinto a los autorizados. El problema no sólo se presenta en los puertos de Castilla. Los fondeaderos portugueses también reciben una importante cuota de los arribos ilícitos. La multiplicación de estas llegadas dará lugar a la derogación expresa de la provisión de 1529, que liberalizaba la navegación. Provisión que empezaba a ser bastante invocada por los navegantes para encubrir el tráfico ilícito con las Indias.⁶⁷

La problemática del tráfico ilícito también afectó a las costas indianas. Muchos navegantes, alegando mal tiempo u otras causas, solían aparecer por puertos indianos cuando a su salida habían declarado ir a la costa africana o a las islas Canarias. Con el pretexto de reabastecerse desembarcaban mercancías y comerciaban con los habitantes del puerto con alguna complacencia de las autoridades locales. También era común observar la llegada de navíos a puertos distintos de los consignados en su registro, alegando causas semejantes. Recordemos que los problemas de abasto en algunas zonas de las Indias que se encontraban alejadas de las principales rutas comerciales podían llegar a ser muy agudos.

El tráfico ilícito es un fenómeno que no sólo perjudica el interés monopolístico de los comerciantes hispalenses. La continuidad de todo el sistema se hallaba en juego. Su incidencia afectaba la financiación de la defensa de los convoyes al evadir la avería. Desalentaba el comercio legítimo que, cargado de derechos y gravámenes, se veía imposibilitado para competir. Por otra parte, daba al traste

66 Memorial a Juan de Ovando, 1572. C.M.F.N., XXII, 4.

67 Las cédulas que derogan dicha provisión mencionan expresamente esta problemática. Ver *supra*, nota 23.

con la concepción defensiva consistente en desalentar al enemigo al retirar la presencia de presas fáciles en la Carrera.⁶⁸

La respuesta de la Corona serán las Ordenanzas de Arribadas de 1591. Su aportación a la reglamentación existente no sólo estará centrada en la represión del tráfico ilícito, sino que también contiene novedades en la operación del sistema.⁶⁹ Reiteran la prohibición de la navegación aislada. Solamente las embarcaciones salidas de Puerto Rico podrían regresar fuera de flota. Ello debido a la posición de aquella isla, al resultarles más sencillo tomar la ruta de regreso. Las naos que no fueran a los destinos principales —Cartagena-Portobelo (Nombre de Dios) o Veracruz— debían ir con la flota cuya derrota les viniese mejor. Llegado el momento de separarse, solicitarían licencia al general. Éste, oyendo el parecer del almirante y de los pilotos de la capitana y almiranta, la otorgaba junto con una instrucción sobre lo que habrían de hacer durante su viaje y el apercebimiento para que se reintegraran a la formación en Cartagena o en La Habana para el tornaviaje. Siendo varios los navíos que se separaban rumbo a un mismo destino, el general designaba a un cabo para que guiara a la formación.⁷⁰ El caso de las naos que iban a Honduras se distinguía de los demás debido al mayor volumen del tráfico de aquella zona. Las naos de Honduras constituían una pequeña flotilla que navegaba incorporada a la flota de Nueva España y que, cuando se separaba de ésta, contaba con sus propias embarcaciones de armada y un cuadro de mandos.⁷¹

En caso de que ocurriera algún arribo a puerto distinto al del registro, las autoridades locales debían evitar que se descargaran mercancías y apercebir al maestre de la nave para que saliera hacia su destino original. De estar el navío en tan malas condiciones que no pudiera ser utilizado para el viaje, su carga debía conservarse en un almacén mientras se encontraba una nueva embarcación. Hecho lo cual se cargaría y se llevaría al sitio a donde estuviera registrada. La pena por arribar dolosamente a un puerto distinto al de registro era la pérdida de la nao y la mercancía, así como condena al maestre o responsable de la embarcación, de acuerdo con su condición. Los capítulos de las Ordenanzas de 1591

68 Los considerandos de las Ordenanzas de 1591 lo expresan con claridad.

69 Entre las novedades destacan aquéllas que afectan el orden de la navegación dentro del convoy (capítulos 2, 5, 27, 28) o las prohibiciones del comercio con los bastimentos y pertrechos de las naos de armada (capítulo 23). Las Ordenanzas buscan reprimir todas las desviaciones que se observaban cotidianamente en la Carrera.

70 Capítulo 2, Ordenanzas de 1591 y J. Veitia (1671) II, I, p. 28.

71 Por lo general, las naos de armada de Honduras revestían un carácter mixto. Es decir, se les reducía el límite de carga para armarlas mejor.

prevén una gran variedad de situaciones en las que podía producirse un arribo, y disponen lo que debía hacerse en cada caso.⁷²

La reglamentación derivada de la expedición de las Ordenanzas de 1591, en general, permanecerá vigente hasta el fin del periodo que nos ocupa.⁷³ Pese a ello, la operación de un sistema dotado de tal rigidez requirió para su funcionamiento de muchas excepciones. La expedición de licencias, dispensas u otro tipo de documentos concediendo un régimen excepcional, tratándose de viajes de la península a las Indias, correspondía al Consejo de Indias. En el caso contrario, el permiso debía ser otorgado por la autoridad superior más cercana. Así, en la Nueva España, dicha facultad correspondía al virrey.⁷⁴

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, empezó a introducirse cada vez con más frecuencia la costumbre de vender licencias a embarcaciones para que pudieran realizar viajes fuera de la conserva de las flotas ordinarias. El exceso pronto será percibido por el comercio de Sevilla que, por conducto del Consulado, empieza a comunicar los perjuicios que esto le ocasionaba.⁷⁵

En cuanto a los arribos, observamos que en ocasiones su práctica es ordenada incluso por las propias autoridades encargadas de reprimirlo. El peligro de enemigos frente a la costa española obligaba a los convoyes a salir de sus rutas ordinarias y acercarse a puertos como La Coruña y Santander para ponerse a salvo.⁷⁶

C. Las derrotas

La navegación hacia las Indias oficialmente iniciaba y terminaba en Sevilla, aunque ambos extremos debían ajustarse a la necesidades de las embarcaciones que fueran a protagonizar el viaje.⁷⁷ En todo caso, documentación y mercancías tenían como punto de origen o destino aquella ciudad. Por ello, iniciaremos

72 Se establece que si era persona “baxa”, se le enviaría a las galeras por diez años. Capítulos 2 y ss. Ordenanzas de 1591.

73 Algunas de sus disposiciones serán ratificadas por las Instrucciones a generales de 1597 y 1674.

74 R. C. de 27-VII-1630. Recop., 9, XXXIII, 40. H. Chaunu y P. Chaunu (1955) I, p. 75.

75 L. García Fuentes (1980), pp. 70-71.

76 Fernández Duro menciona que, entre 1655 y 1665, las formaciones del cargo de los generales Diego de Egues, marqués de Montealegre, Juan de Echeverri, Pablo Fernández de Contreras, Nicolás de Córdoba, Agustín Diustegui y Manuel de Bañuelos tocaron aquellos puertos. C. Fernández Duro (1972) V, pp. 43-44. Un ejemplo temprano de ello se da en 1566, cuando se ordena a Cristóbal de Eraso llevar a su flota a Vigo. Consulta del Consejo al rey, 13-IX-1566. C.M.F.N., XXI, 447.

77 Desde la segunda mitad del siglo XVI, la mayor parte de las embarcaciones terminaba de cargar en Sanlúcar.

nuestra descripción del viaje hacia las Indias en el cauce del Guadalquivir desde el puerto de las Muelas en Sevilla hasta el de Bonanza en Sanlúcar de Barrameda.

El recorrido hasta la barra era de quince leguas. Debido a los bajos existentes en el trayecto y, en general, a la poca profundidad, los navíos grandes debían efectuarlo con no más de cien pipas de carga en sus bodegas, en tanto que los medianos lo hacían con media carga. En todo caso, los jueces oficiales solían otorgar licencias a los maestros por las que se les permitía alijar alguna parte de la carga durante el viaje en caso de que se estimara que la nave corría algún peligro. Del puerto de Muelas pasaban al de Bandurrias a menos de media legua río abajo. Ahí se encontraba el bajo de mayor riesgo. A éste le seguían los bajos de los Pilares, el Valle, el Naranjal, el Saucejo, hasta las Horcadas a ocho leguas de Sevilla. Desde la primera mitad del siglo XVI, fue común permitir que los navíos terminaran de cargar al pasar este paraje, debido a que en adelante la navegación por el río era menos arriesgada.⁷⁸ Entre Sanlúcar y las Horcadas sólo había un paraje de riesgo. Se trataba del paso llamado “de la Albina”, a dos leguas de las Horcadas. Las embarcaciones que integrarían una flota empleaban unos siete u ocho días en completar toda la travesía.⁷⁹

En Sanlúcar, las formaciones terminaban de cargar y esperaban a ser despachadas por el juez oficial de la Casa de turno. Frente a sí tenían un viaje de unas mil setecientas leguas que se recorrían en aproximadamente dos meses y medio si iban a San Juan de Ulúa. Y de mil cuatrocientas leguas, demorando dos meses, de dirigirse a Nombre de Dios.⁸⁰

Una vez superada la temida barra,⁸¹ las formaciones se dirigían hacia las islas Canarias. Este trayecto era conocido como el Golfo de las Yeguas. Se calculaba que medía unas doscientas leguas hasta la isla del Hierro, y se recorría en ocho o diez días. La navegación variaba en función de la época del año en que se efectuara. De ser verano, las naves se alejaban de la costa de Berbería. En invierno, por el contrario, procuraban ir costeano.⁸²

En 1593 se ordena a los mandos de la flota de Nueva España que modificaran la derrota de la primera fase de su viaje, de manera que no pasaran por Canarias. Variando las rutas tradicionales, se pretendía evitar encuentros con

78 Diversas cédulas permitiendo en casos específicos la carga pasados los “bajos” en Indif., 1,965, 12. Citadas en el capítulo segundo, apartado III, inciso C.

79 J. López de Velasco (1574), p. 35.

80 *Ibidem*, p. 34. Al igual que en el caso de los navíos de aviso, los tiempos que se mencionan no son más que estimaciones. La duración del viaje dependía de diversas condiciones.

81 En el apartado dedicado a los obstáculos naturales de este mismo capítulo se hace una breve descripción de la forma en que se cruzaba la barra.

82 B. Vellerino (1592), 10.

el enemigo.⁸³ En todo caso, debe entenderse que estos cambios sólo eran dispuestos en situaciones excepcionales.

La escala en Canarias, en términos generales, estaba prohibida. Aunque en caso de estimarlo necesario, el capitán podía disponer el arribo de la formación al fondeadero que considerara oportuno. Debía preferir aquél en el que toda su formación cupiera, a fin de evitar que algunas embarcaciones salieran temporalmente de su conserva. La excusa para detenerse en aquellas islas era normalmente la toma de agua y leña. Ello a pesar de que teóricamente las naves se habían hecho a la vela con suficientes bastimentos como para concluir su viaje sin necesidad de repostar. Gran Canaria, La Gomera y La Palma eran consideradas las mejores islas para detenerse “por que están en más derecha derrota”, y solían tener abundantes bastimentos.⁸⁴

De no hacer escala, el general ordenaba detenerse cerca de las islas para esperar a las naos que de ahí salieran para integrarse al convoy. De juzgarse inoportuna la detención, podía ordenarse seguir con el rumbo prefijado pero navegando a poca velocidad para que las naves canarias alcanzaran a la formación.⁸⁵

De las Canarias las formaciones se dirigían hacia La Deseada, La Dominica, Todos Santos, Marigalante, Guadalupe o cualquier otra isla cercana a éstas, con una duración de unos veinticinco días. Se calculaba que se navegaban unas ochenta leguas.⁸⁶ En estas islas también era posible detenerse nuevamente para tomar agua y leña principalmente, pero la escala debía ser evitada.⁸⁷

Desde La Deseada, las naves se encaminaban a su destino final a través de dos rutas: la seguida por la flota de Nueva España y la de la flota de Tierra Firme.⁸⁸ Las formaciones volverán a converger en La Habana para el regreso.

83 C.D.I.U., 14, 298.

84 Discurso sobre los secretos que se saben en la navegación de la Barra de Sanlúcar de Barrameda para la isla de Haití y desde ella en la vuelta para España... s.f. (mediados del siglo XVI?). C.M.F.N., XXI, 102-103. López de Velasco coincide con estos datos al afirmar que el tiempo de recorrido está calculado para la navegación en flota, puesto que si se tratara de naos solas, sería más corto. J. López de Velasco (1574), p. 36. Pedro de las Roelas sale el primero de mayo de 1563 de Cádiz y llega a La Gomera el 16 por la mañana. Declara haber tenido tres días de buen tiempo, ocho o nueve de calmas y cuatro buenos. Carta al rey, 16-V-1563. C.M.F.N., XXI, 472-472v.

85 Capítulo 24, Instrucción de 1573.

86 Discurso... C.M.F.N., XXI, 102-103. López de Velasco dice que eran más de quinientas leguas. J. López de Velasco (1574), p. 37. Vellerino menciona que son ochocientas leguas. B. Vellerino (1592), p. 11.

87 Capítulo 29, Instrucción de 1573.

88 En ocasiones, la derrota de la flota de Tierra Firme se modificaba desde antes de arribar a estas primeras islas. Al efecto, navegaban más hacia el sur y llegaban a Trinidad. F. Serrano Mangas (1991), p. 16.

a. Flota de Nueva España

De La Deseada u otra isla cercana, la flota de Nueva España se dirigía hacia un paraje cercano a Puerto Rico en donde el general daba licencia a las naves que tenían registro para aquella isla. Posteriormente, debían dirigirse a La Saona para reconocer que no hubiera corsarios.⁸⁹ La flota, entonces, tomaba la banda sur de La Española. Al poco tiempo se desprendían las naos de Santo Domingo. El recorrido de La Deseada a Santo Domingo tenía unas ciento cincuenta leguas. Desde España hasta ahí, las flotas solían invertir unos treinta y cinco o cuarenta días.⁹⁰

La flota seguía su recorrido por esa banda hasta colocarse frente al puerto de Ocoa. La escala en este paraje era una costumbre bastante arraigada en el siglo XVI. Además de reabastecerse, los maestros de las naves aprovechaban para descargar ahí algunas mercancías de contrabando y para recibir pasajeros que fueran a la Nueva España o a otros puntos. Por esa razón, en 1572 el Consejo de Indias pedía a los jueces oficiales que informaran sobre la conveniencia de seguir permitiendo aquella escala. Todo parece indicar que la opinión de los de la Casa de la Contratación fue favorable a suspenderla, puesto que la instrucción a generales del año siguiente les prohíbe expresamente detenerse en Ocoa o algún “otro puerto de las islas de barlovento”.⁹¹ De este paraje hasta San Juan de Ulúa, las formaciones solían emplear unos veinte días.⁹²

A continuación, se dirigían al cabo de San Antón navegando por la costa norte de Jamaica. Cerca de aquel paraje se separaban las naves que iban a Honduras y Yucatán.⁹³ El resto de la flota entraba al golfo de México rumbo a San Juan de Ulúa.

El caso de las naves cuyo destino final era La Habana presentaba dos posibilidades. Una consistía en separarse en Dominica o Cabo Rojo y tomar el canal viejo, llegando a su destino por el sur. La otra era acompañar a la flota hasta el

⁸⁹ Capítulo 35, Instrucción de 1597.

⁹⁰ Discurso... C.M.F.N., XXI, pp. 102-103.

⁹¹ Carta a los jueces oficiales, 16-VIII-1572. C.D.I.U., 15, 14 y capítulo 29, Instrucción de 1573. El capítulo 35 de la Instrucción de 1597 también prohíbe la escala. Menciona que, de hacerse por causas urgentes, ésta debía durar solamente veinticuatro horas.

⁹² Pedro de las Roelas sale de Ocoa el 8 de julio. Hasta el 15, buen tiempo y después, dos días de calma. Tras dar con unos bajos el 18 de julio, la formación siguió su viaje llegando a su destino el 31 de julio. Carta al rey, 15-IX-1563. C.M.F.N., XXI, 507v.

⁹³ Una nota situada al margen de la Instrucción de 1597 relativa al contenido del capítulo 35, indica que la licencia para separarse a las naos de Honduras debía darse en el cabo del Tiburón o en La Beata, por ser puntos más propicios y evitarse que naveguen más las embarcaciones que tuvieran aquel destino.

cabo de San Antón y de ahí desprenderse de la flota. La ventaja de esta última era su seguridad, toda vez que en la primera era necesario sortear bajos, y además solía haber más corsarios.⁹⁴

Existían dos rutas desde el cabo de San Antón hasta San Juan de Ulúa. La de invierno, conocida como de fuera, de unas doscientas leguas y que duraba ocho o nueve días. La de verano, llamada *de dentro*, tenía unas doscientas cincuenta leguas de extensión que se hacían en unos ocho días. En la primera, la flota navegaba lo más apartada posible de la costa y de los bajos debido a los fuertes temporales de la época. En la segunda, la formación iba bordeando la costa.

Al concluir su estancia en San Juan de Ulúa, la formación iniciaba su regreso a la península. La primera escala era en La Habana. Las doscientas leguas de navegación entre San Juan de Ulúa y La Habana se hacían en nueve o diez días. La época más propicia para hacer el viaje era el mes de marzo. Las formaciones salían de Veracruz rumbo al noreste hasta alcanzar los veinticuatro o veinticinco grados de altura. Ahí recibían el impulso de vientos favorables para navegar hacia el este hasta llegar al fondeadero cubano.⁹⁵

En 1574 se planteó la posibilidad de mudar la derrota de la flota de Nueva España. Se buscaba evitar los bajos de La Española, San Juan y los existentes entre Ocoa y el puerto de San Antón, así como los huracanes. Al efecto, se propuso enviarla rumbo a la Dominica, hacer agua ahí, pasar Santa Marta en donde, nada más reconocer tierra, se dirigiría hacia el Cabo de San Antón. Dado el caso, tomarían bastimentos en Santa Marta. Pero no parece que la propuesta fuera aceptada.⁹⁶

La derrota a la Nueva España de principios del siglo XVII contemplaba una escala en la isla Guadalupe en lugar de Ocoa. Además de contar con un buen surgidero, se estimaba que la tripulación de la flota podía estar mucho más controlada que en Ocoa “por no tener en tierra donde divertirse ni ausentarse”.⁹⁷

94 Capítulo 2, Ordenanzas de 1591.

95 J. López de Velasco (1574), p. 41. En ocasiones ni siquiera una salida oportuna libraba a la flota de un mal viaje. La flota de Nueva España, que salió de San Juan de Ulúa el 17 de marzo de 1564, arribó a La Habana el 14 de abril. Carta de Pedro de las Roelas al rey, 25-VI-1564. C.M.F.N., XXI, 503v.

96 Carta de 15-II-1574. C.D.I.U., 14, 275. Fernando de Bordejé piensa que los cambios se dieron. F. Bordeje (1992), p. 135. Yo creo que no, puesto que la Instrucción de 1597 y el derrotero de Vellerino no los recogen. En todo caso, si se dieron, no arraigaron.

97 La decisión se toma a pesar de que ese año la capitana y otras naos de la flota del general Fulgencio Meneses se habían perdido en Guadalupe. 15-VI-1604, C.D.I.U., 14, 312.

b. Flota de Tierra Firme

Pasada La Deseada, la formación de Tierra Firme ponía rumbo a Santa Marta, aunque no siempre se hacía escala en este puerto. De hecho, en 1572 sus habitantes se quejaban en Sevilla del abandono en que se les tenía.⁹⁸ En caso de hacerse, ésta no debía ser muy prolongada. La instrucción de 1573 la limitaba a cuatro días. Durante la navegación a aquel paraje se desprendían de la flota las embarcaciones con registro para La Margarita, Río de la Hacha y Cumaná, entre otros destinos.⁹⁹

Al dejar atrás Santa Marta se dirigían hacia Cartagena, en donde la detención no debía superar los ocho días. El general tenía la obligación de apresurar las descargas y obligar a los maestros a dejar un factor ahí para que se encargara de sus negocios evitando que a la vuelta se perdiera tiempo cerrando tratos. El viaje de La Deseada a Cartagena, sin detenerse en Santa Marta, requería unos diez días.¹⁰⁰

De Cartagena, la flota finalmente pasaba a Nombre de Dios. Este puerto se mantuvo como destino final de las flotas de Tierra Firme hasta que en 1592 se decide habilitar Portobelo y su camino para mudar ahí la sede de las flotas de Tierra Firme.¹⁰¹ Entre las razones que motivaron el cambio, pueden mencionarse que el puerto de Nombre de Dios se estaba cegando¹⁰² y la insalubridad del sitio. Las órdenes para la mudanza se dictarán en diciembre de 1593.¹⁰³

Debido a la insalubridad de Nombre de Dios y, más tarde, a la de Portobelo, la base principal de la flota de Tierra Firme solía establecerse en Cartagena. En muchas ocasiones, los generales únicamente permanecían en aquellos puertos el tiempo necesario para cargar los metales preciosos que habrían de transportar e

98 C.D.I.U., 14, 273. La escala no debía ser muy interesante para el comercio sevillano puesto que en 1564 el Consejo escribía a los jueces oficiales para que éstos, a su vez, ordenaran al prior y cónsules que programaran una escala de la flota en Santa Marta. R. C. a jueces oficiales, 27-IV-1564, Indif., 1,966, 15, 106-106v.

99 El capítulo 38 de la Instrucción de 1597 dispone que la licencia para separarse debía otorgarse desde La Dominica. En el caso de los navíos que fueran a la isla Margarita, una nota al margen dice que el permiso debía expedirse incluso antes de llegar a La Dominica.

100 Carta del almirante Antonio de Aguayo a los jueces oficiales, 7-VIII-1563. C.M.F.N., XXI, 506v.-507v.

101 En la década de 1580, hubo reiterados intentos para mudar el destino de las flotas de Tierra Firme. Uno de los puertos ofrecidos como alternativa fue Puerto Caballos en Honduras. C.M.F.N., XXII, 638. En agosto de 1592, se decide empezar a acondicionar Portobelo y su camino para que estuviera en condiciones de recibir a las flotas, pero todavía pasará algún tiempo para que entre en operaciones. Consulta del Consejo, 29-VIII-1592 A. Heredia Herrera (1972).

102 Sus canales de entrada perdían profundidad.

103 R. C. presidente y oidores Audiencia de Panamá, 20-XII-1593. Encinas, IV, pp. 70-71.

inmediatamente regresaban a Cartagena. Ahí harían todos los preparativos para emprender el tornaviaje.¹⁰⁴

Concluidos los tratos comerciales en Tierra Firme y hechas las provisiones, las flotas se dirigían hacia La Habana. Esta travesía tenía cerca de trescientas leguas de longitud y requería aproximadamente de unos quince días.¹⁰⁵ El viaje resultaba muy peligroso en su primera etapa, al tener que sortearse los célebres bajos Roncador, Quitasueños y La Serranilla. De ahí se iba a isla de Pinos, se bordeaba el cabo de San Antón y a La Habana.

En 1565 se pensó en suprimir la escala en La Habana de la flota de Tierra Firme obligándola a navegar directamente hacia el Atlántico. La medida había de ser discutida entre los jueces oficiales y el prior y los cónsules.¹⁰⁶ No obstante, la flota de Tierra Firme que salió en diciembre de ese año se reunió en La Habana con la formación novohispana para efectuar el regreso.

Sin embargo, la idea de evitar el paso por La Habana no será del todo olvidada. Después de todo, se trataba de una ruta que había sido muy utilizada en la primera mitad del siglo XVI.¹⁰⁷ No será hasta principios de la cuarta década cuando se vuelva a utilizar. Las razones para apoyar el empleo de la ruta conocida como canal vieja se fundaban en la velocidad con la que los convoyes provenientes de Tierra Firme podían colocarse en posición de salir al océano Atlántico. Por otro lado, los objetores sostenían que la ruta no sólo resultaba muy peligrosa, sino que también provocaba un excesivo desgaste en las embarcaciones. Además, la omisión de la escala en La Habana privaba a la flota de la Nueva España de la posibilidad de regresar acompañada de los galeones.¹⁰⁸ Asimismo, la formación de Tierra Firme se veía privada de los bastimentos que solía recibir en el estuario cubano, y que provenían de la Nueva España.

104 Durante gran parte del siglo XVI, los navíos que integraban la flota de Tierra Firme permanecían la mayor parte de su estancia en Indias fondeados en Nombre de Dios. La costumbre de quedarse en Cartagena corresponde más al uso de la siguiente centuria. Aunque debe mencionarse que la ruta de Nombre de Dios a La Habana debía pasar por Cartagena debido a las mejores condiciones de aquella zona.

105 En 1555 Álvaro Sánchez menciona que tardó casi un mes en ir de Cartagena a La Habana debido a las calmas. Carta a los jueces oficiales, 18-VI-1555. C.M.F.N., XXI, 203v. Antonio de Aguayo menciona que, debido al mal tiempo que encontró en su viaje de Nombre de Dios a La Habana, tardó veintiocho días en completar su viaje. Viaje, que a su decir, solía hacerse en quince. Carta al rey, 29-VI-1564. C.M.F.N., XXI, 504v.-506.

106 R. C. a jueces oficiales, 28-XI-1565, Indif., 1966, 15, 398v-399.

107 Consistía en pasar entre Cuba y La Española, para posteriormente enfilarse hacia el norte pasando a un costado de Caicos.

108 Cabe destacar que, durante el primer tercio del siglo XVII, la flota de la Nueva España frecuentemente dejaba su tesoro en La Habana para que fuera transportado por la Armada de la Guarda.

En 1631, Tomás de Larraspuru se verá obligado a seguir la ruta de la “canal vieja”. Más que lo expedito del viaje, Larraspuru seguirá la ruta alternativa para evitar topar con una escuadra enemiga que lo esperaba por la derrota tradicional. En la siguiente década, las instrucciones dadas a los generales les sugerirán el empleo de esta ruta aunque siempre dejando abierta la posibilidad de la ruta tradicional. En todo caso, el paso por la canal vieja no logrará suplir el derrotero tradicional y terminará por ser olvidado.¹⁰⁹

c. El regreso

Desde La Habana, las formaciones indianas se dirigían hacia la península de la Florida, para posteriormente entrar al canal de Bahama. Desembocado el canal, las flotas se encontraban en el llamado golfo del Norte o del Sargazo, a unos veintiocho o veintinueve grados de altura. La ruta a partir de entonces debía decidirse en función de la época del año. En el verano, se navegaba hacia el noreste hasta llegar a los treinta y dos grados. A partir de esa altura, las formaciones cambiaban el rumbo hacia el este una cuarta del noreste¹¹⁰ hasta encontrar en los treinta y nueve grados las Azores. De ser invierno, el viaje se hacía primero hacia el este tomando altura hasta alcanzar las islas Bermudas ubicadas a treinta y tres grados. Desde ahí los vientos les favorecían para hacer una travesía al norte y noreste, hasta llegar a los treinta y siete grados de altura. Por esa derrota encontraban la isla de Santa María perteneciente al archipiélago de las Azores. A pesar de que la ruta de verano era más larga, resultaba más conveniente tomarla debido a que los vientos les favorecían más.¹¹¹

En las Azores, por lo general se detenían cerca de La Tercera. Entonces, el general enviaba un patache o batel al puerto para recibir órdenes o noticias sobre el estado de la costa en la península. La escala en esta isla sólo podía ser justificada mediando urgencia extrema.¹¹² De haber Armada de escolta, ése era el punto en donde se reunían.

Al salir de La Tercera, se encaminaban hacia el Cabo de San Vicente y, posteriormente, a Sanlúcar. Este tramo del viaje medía unas trescientas leguas, y se requerían entre quince y treinta días para completarlo. La razón de tan

¹⁰⁹ Fernando Serrano Mangas trata ampliamente el tema. F. Serrano Mangas (1991), pp. 22 y ss.

¹¹⁰ La dirección de la navegación funcionaba con un sistema que partía de los cuatro puntos cardinales y llegaba a tener hasta treinta y dos puntos distintos. García de Palacio (1587) libro I, capítulo II, 23v.

¹¹¹ J. López de Velasco (1574), pp. 41-42.

¹¹² Capítulo 48, Instrucción de 1573. Capítulo 115, Instrucción de 1597.

amplio margen respondía al hecho de que las ráfagas de viento encontradas en el camino solían ser contrarias a la costa española.¹¹³

La flota del cargo de Pedro de las Roelas que llega en junio a Sanlúcar emplea casi un mes y medio para ir de La Habana a La Tercera. De ahí a hasta la barra tarda otros quince días. En 1569, la Armada de la Carrera y la flota de Nueva España ocuparon dos meses en ir de La Habana a Sanlúcar.¹¹⁴ No obstante, esta navegación solía completarse en un tiempo ligeramente inferior a los arriba expuestos.

La distancia total del tornaviaje calculada por los marineros de la época entre Tierra Firme y Sanlúcar era de mil setecientas leguas. Y de la Nueva España a Sanlúcar era de mil cuatrocientas.¹¹⁵

D. Calendarios

La determinación de tiempos preestablecidos de salida de las formaciones indianas aparece al mismo tiempo que la orden que restringe la navegación hacia las Indias a dos flotas anuales. Se trata de las Ordenanzas dadas para la Navegación en Tiempo de Guerra. Éstas preveían una salida en marzo y otra en septiembre.¹¹⁶ Sin embargo, la aplicación de esta disposición fue muy limitada. Para los años 1540-1549, sólo tenemos constancia de que la formación que llevó Blasco Núñez Vela a Tierra Firme en 1543 fue la única que se despachó conforme a su texto.

Con motivo de la expedición de las Ordenanzas sobre Navegación de 1552 vuelve a imponerse de manera transitoria la salida de dos flotas anuales. En esta ocasión, las fechas de salida no se especifican.¹¹⁷

Pasarán casi diez años para que en 1561 se expidan las Ordenanzas que darán origen al sistema permanente de flotas. Éstas permitían la salida de una flota en enero y otra en agosto.¹¹⁸ Su vigencia será corta. En 1564, se decide distinguir entre

¹¹³ J. López de Velasco (1574), p. 42.

¹¹⁴ Carta de Pedro de las Roelas al rey, 25-VI-1564. C.M.F.N., XXI, 503v-504v. P. E. Hoffman (1970), p. 211.

¹¹⁵ J. López de Velasco (1574), p. 34. Recordemos que las derrotas para la ida y para la vuelta eran distintas.

¹¹⁶ Capítulo 2, Ordenanzas de 1543. Como se ha dicho con anterioridad, esta primera disposición tenía un carácter transitorio, que limitaba su vigencia hasta el fin de la guerra con Francia.

¹¹⁷ Durante el periodo en que no estuvieron vigentes estas Ordenanzas y, posteriormente, al estallar la guerra con Francia, en el ambiente de la Carrera se hablaba de la navegación a Indias conforme a las Ordenanzas para tiempo de guerra; es decir, las de 1543. No obstante, su calendario no parece que haya sido respetado.

¹¹⁸ Capítulo 1, Ordenanzas de 1561.

las formaciones que iban a Tierra Firme y las que navegaban a Nueva España, otorgando a cada una fecha distinta de salida. De esta manera, el despacho de la formación novohispana debía efectuarse a principios de abril, mientras que el de Tierra Firme debía ser los primeros días de agosto.¹¹⁹ Las causas de estos cambios responden principalmente a las condiciones de la navegación para cada zona y los climas de los puertos.

Un nuevo ajuste se presenta en 1582. La fecha de salida de la flota de Nueva España se modifica, y se ordena que se hicieran a la vela en mayo.¹²⁰ El desplazamiento de la fecha de salida de esta formación seguirá presentándose en la práctica, aunque ello no se refleje en la legislación.¹²¹ No será hasta 1674 cuando se disponga que la flota salga a mediados de junio.¹²² No obstante, dicha formación llegaba a hacerse a la vela incluso en la segunda quincena de julio.

Respecto de la flota de Tierra Firme, su fecha de salida se mantiene constante en la legislación: a mediados de agosto. Sin embargo, en la práctica, ésta se realizaba entre ese mes y enero. En ocasiones se llegó a verla salir en marzo.

Durante el viaje también existían calendarios que cumplir. Así, se ordenaba a los generales de Tierra Firme que, al despedir a los navíos que fueran a Venezuela, Cabo de la Vela y pesquería de las perlas, que los apercibieran para que salieran de sus respectivos puertos de destino rumbo a La Habana a más tardar el primero de febrero, a fin de que estuvieran allá el primero de marzo. Igual apercibimiento recibían los navíos que se desprendían de la flota de Nueva España.¹²³

La regulación incluía disposiciones que reglamentaban las estancias en los puertos en los que se hacía escala. El general de Tierra Firme no se podía detener

119 Ordenanzas de 1564 e Instrucción de 1573.

120 Ordenanzas de 1582. Confirmadas por el capítulo 97, Instrucción de 1597. No obstante, las Ordenanzas de Arribadas de 1591, cuando se refieren a la obligación de las naves salidas de Canarias de ir en conserva de las flotas, disponen que las naos debían salir del archipiélago entre el 20 y el 31 de julio para contactar con la flota de Nueva España. En el caso de la de Tierra Firme, en el momento en que ésta fuera despachada, se enviaría aviso a Canarias, “por que la salida de ésta no suele ser a tiempos tan ciertos”. Capítulo 5. De lo anterior podemos deducir que la flota de Nueva España salía los primeros días de julio o incluso más tarde, y la de Tierra Firme, entre agosto y enero.

121 En 1610, después de una prolongada polémica sobre el retraso en las salidas, se recibe orden en la Casa para que la flota de Nueva España saliera a fin de marzo y la de Tierra Firme, en agosto o septiembre. Pero no parece que se haya llevado a la práctica. J. Veitia (1671) II, IV, p. 11. Así lo confirma la consulta del Consejo de 1612 por la que exponía al rey la necesidad de que las salidas de las flotas y Armada se ajustaran a sus calendarios respectivos. Así, la de Nueva España, en mayo; la de Tierra Firme, en fin de noviembre, y los galeones, en enero. 30-XI-1612. C.M.F.N., XXIV, 392.

122 Capítulo 25, Instrucción de 1674.

123 Capítulo 29, Instrucción de 1573.

por más de cuatro días en Santa Marta. En Cartagena, la parada no debía superar los ocho.¹²⁴ Al llegar a dicho puerto, enviaría despachos a Santa Fe avisando cuándo pensaba estar de vuelta para que le enviaran el tesoro que quisieran mandar y la correspondencia. Los maestros serían presionados para que descargaran rápidamente las mercancías registradas para aquel sitio. De no haber hecho escala en Santa Marta, se le ordenaba enviar aviso, comunicando sus planes a efecto de que se le remitiera a Cartagena el tesoro y la correspondencia. Antes de salir de este último puerto rumbo a Nombre de Dios-Portobelo, solicitaba a los maestros que dejaran ahí alguna persona para que se encargara de cerrar sus negocios y comprar los bastimentos y pertrechos necesarios para la vuelta. Llegando al destino final, al término de la descarga, debían enviar los despachos a la Audiencia de Panamá para que de ahí se distribuyera la documentación a sus destinos. También remitían un informe en el que expresaban cuándo tenían pensado salir para que las autoridades de las distintas provincias pudieran enviar su correspondencia con la flota.¹²⁵

Las primeras instrucciones a generales de Nueva España disponían que los navíos de la flota tenían que estar a punto para salir de Veracruz el primero de febrero, para que el 15 pudieran hacerse a la vela.¹²⁶ En el caso de los de Tierra Firme, estaba dispuesto que salieran de Nombre de Dios el 15 de febrero con destino a Cartagena. Ahí permanecerían ocho días y posteriormente se dirigirían a La Habana.¹²⁷ El capítulo 37 de la Instrucción de 1573 no especificaba fechas de salida de los puertos, sino que indicaba que las formaciones debían salir de La Habana en abril. Sin embargo, los redactores de esta disposición, conscientes de los continuos retrasos, indicaban que las salidas de Cuba podían hacerse con posterioridad siempre que desembocaran en el canal de Bahama antes de agosto, debido al riesgo de huracanes.

La Instrucción de 1674 apremiaba a los generales de la flota de Nueva España para que salieran de San Juan de Ulúa antes de la conjunción de la luna de abril. En La Habana la detención no debía superar los doce días.¹²⁸

La salida de La Habana debían hacerla a mediados de marzo de acuerdo con las Ordenanzas de 1564 y la Instrucción de 1573. En todo caso, esta última

124 El capítulo 38 de la Instrucción de 1597 ya no contempla esta escala.

125 Capítulos 30-33, Instrucción de 1573. Capítulos 38-42, Instrucción de 1597.

126 Instrucción a Pedro de las Roelas general de Nueva España, marzo de 1565. Copulata, 7, XIV, pp. 134-135. Las fechas se confirman en instrucciones posteriores.

127 Instrucción a Pedro Menéndez de Avilés para Nueva España y Tierra Firme, enero de 1562. Copulata, 7, XIV, p. 96. También en este caso las fechas se confirman en instrucciones posteriores.

128 Capítulo 25, Instrucción de 1674.

disposición establecía periodos máximos de escala en dicho puerto. Así, una flota solamente podía esperar veinte días a la otra, y si llegaba, el tiempo de estancia podría prolongarse otros ocho o diez días.¹²⁹

En 1597 la fecha de salida se recorre dos meses, quedando en mayo. Sin embargo, los generales estaban autorizados para esperar a la otra flota o Armada hasta mediados de junio.¹³⁰

A pesar de toda la planeación existente en relación con los itinerarios durante el viaje, los imprevistos eran una parte de la vida cotidiana de los navegantes. Bajo ese planteamiento deben inscribirse todas aquellas disposiciones en que la Corona acepta que una flota haga una escala en un punto no programado o que el general de una formación decida invernar.¹³¹

Las Instrucciones de 1573 y 1597 contenían itinerarios de navegación para cada una de las flotas en los que se establecían en líneas generales las rutas seguidas, las escalas y su duración. En cambio, la Instrucción de 1674 describe en términos muy amplios la ruta que debían seguir la flota de Nueva España y la Armada y flota de Tierra Firme. Permite a los generales trazar las particularidades de sus respectivas rutas. Sólo aparece una limitación: se trata de la orden de hacer aguada en Puerto Rico para el convoy novohispano. Esta operación debía efectuarse sin que las naves entraran en el puerto, desembarcando únicamente la gente necesaria para desempeñar la labor.

E. Obligaciones dentro del convoy

Desde la primera década del siglo XVI, la Corona muestra un marcado interés por regular la conducta de los navegantes durante el viaje. Además de velar por la aplicación del rígido sistema de puertos y requisitos para ingresar al tráfico, se observa cierto interés por la seguridad de los navegantes. El cuerpo idóneo para organizar los medios a través de los cuales se ejercería este control era la Casa de la Contratación. Por tal motivo, desde su fundación se faculta a los jueces oficiales para que puedan nombrar capitanes en las embarcaciones que fueran

¹²⁹ Capítulo 35, Instrucción de 1573.

¹³⁰ Capítulos 97 y 98, Instrucción de 1597.

¹³¹ En 1564 se ordena a los generales que procuren desembocar en el canal de Bahama antes de agosto. Con ello se buscaba evitar los huracanes que había por ahí a partir de esa época del año (Enero de 1564. Copulata, 7, XIV, p. 22). Al general de Tierra Firme se le indicaba que, si no podía salir de Cartagena para llegar a España, debía invernar. Aunque antes de tomar dicha determinación había de consultarlo con los maestros y pilotos de su formación (enero de 1564. Copulata, 7, XIV, 127). Nicolás de Cardona recibe una provisión semejante respecto de su formación en la Nueva España. En este caso, debía salir antes de septiembre (enero de 1564. Copulata, 7, XIV, 170).

rumbo a las Indias por cuenta de la Hacienda Real. En el caso de las de particulares, debían proporcionar al maestre de la nao una instrucción sobre lo que debía hacer durante el viaje. Asimismo, de acuerdo con este último, designaban a un escribano de nao quien se encargaría de dar fe de lo sucedido en el viaje y de registrar todo acto o hecho jurídico que así lo requiriera.

En 1508 se ordena que, en las ocasiones en que dos o más embarcaciones viajaran juntas, una de ellas debía ser designada capitana.¹³² De esta manera, se establece la presencia de un responsable en cualquier formación que se hiciera a la vela, fuera de particulares o por cuenta de la Hacienda Real. Esta costumbre subsistirá hasta el establecimiento definitivo del sistema de flotas en 1561. El desempeño de estos capitanes en los viajes interoceánicos solía ser cuestionado por los responsables de las otras embarcaciones y en ocasiones incluso ignorado. Un ejemplo de ello es lo sucedido en 1554, muchos años después de su institución, cuando se instruye al licenciado Salgado Correa para que diera información sobre lo sucedido con unos navíos que habían salido de Veracruz capitaneados por Antonio Corzo y que no cumplieron con las órdenes que éste les dio, teniendo como consecuencia la pérdida de algunos navíos. Hecha la información, los autos debían ser turnados a los jueces oficiales para que hicieran justicia.¹³³ Esta aparente debilidad de los capitanes de las formaciones comerciales indianas hará que muchos capitanes generales de Armada o de flota cuestionen la calidad de los nombramientos expedidos por los jueces oficiales exigiendo que sus designaciones fuesen expedidas por la Corona.¹³⁴

Con motivo de los despachos de las primeras flotas con escoltas pagadas a costa de averías se introducirá una nueva clase de capitán en la Carrera de Indias. No se trata del maestre de un navío particular que, al navegar en conserva de otras embarcaciones, es designado como responsable en ese viaje, atribuyéndosele decisiones principalmente respecto de las derrotas. Tampoco es el capitán general de una Armada, como sería el caso de Blasco Núñez Vela en 1537, o de Sancho de Viedma en 1550. Se trata de un capitán que más que el mando de una nave específica y la responsabilidad de la travesía de los navíos que le acompañan, lleva el mando de la formación y subsidiariamente el del navío en el que va. No obstante, sus atribuciones de gobierno seguirán estando muy limitadas. Básicamente está facultado para decidir las derrotas que se seguirían y para

132 Seis de octubre de 1508. C.D.I.U., 14, 215.

133 R. C. al licenciado Salgado Correa, 9-IX-1554, Indif., 1,965, 12, 213.

134 Sancho de Herrera, en la década de 1520, es el primero que se niega a aceptar un nombramiento de los jueces oficiales solicitando que lo hiciera el rey. Se le había designado para comandar una armada para guardar la costa de la península. C.D.I.U., 14, 35.

tomar las medidas defensivas que estimara oportunas. Tiene bajo su mando a gente que, al igual que él, está pagada por la avería. Su esfera de poder girará fundamentalmente en el entorno de las naos, mas no contará con facultades para actuar en los asuntos que ocurrían en cada una de ellas. Su diferencia con los capitanes de flotas comerciales radica en el hecho de que la función defensiva debe ser asumida en su totalidad por el capitán general por ir mejor armado que los demás, mientras que este último simplemente es la cabeza visible de una formación, pero difícilmente cumple con una función diversa a la de marcar la derrota que se ha de seguir. Entre las responsabilidades del capitán general también se encuentra la de recibir el tesoro que debe ser enviado a la península.

Coincidiendo con el establecimiento del régimen de dos flotas anuales a principios de la década de 1560, la figura del capitán general de estas formaciones adquiere nuevas facultades. La iniciativa tuvo su origen en Pedro Menéndez de Avilés.¹³⁵ Menéndez proponía fundamentalmente aumentar el mando y la influencia de los capitanes generales en las flotas.

Muchas de las sugerencias de Menéndez son incorporadas a las atribuciones de los generales, transformando el cargo de un mero director de viaje y encargado de la defensa, en un funcionario real que, además de esas funciones, está dotado de poderes jurisdiccionales en materias de pequeña cuantía y facultades fiscalizadores para detectar irregularidades en su formación, como pasajeros o mercancías sin licencia o registro; falta de cumplimiento de las ordenanzas en cuanto a equipo; o delitos menores y faltas a la moral pública.

Sin embargo, lo que más interesaba durante la navegación era que los navíos guardaran un orden, de tal forma que no salieran de la conserva de la nao capitana y que pudieran estar constantemente controlados por ésta y la almiranta.¹³⁶ Para lograrlo, los mandos de cada bajel recibían una instrucción del general al inicio del viaje y órdenes constantes durante su desarrollo.¹³⁷

¹³⁵ Memorial al rey, 27-VII-1555. C.M.F.N., XXI, 206 y ss.

¹³⁶ La pena establecida por abandonar la conserva de la flota sin causa justificada era la muerte. Capítulo 51, Instrucción de 1573. El capítulo 23 de la Instrucción de 1597 también contempla dicha pena, aunque para su aplicación requiere que la conducta del maestre que derrote su nao sea maliciosa. En cambio, el capítulo 13 de la Instrucción de 1674 ya no menciona la pena de muerte.

¹³⁷ Algunas de las disposiciones más relevantes de las instrucciones dadas por los generales serán mencionadas a continuación. Hemos utilizado tres instrucciones: Instrucción de la Navegación que Deben Hacer las Flotas en su Viaje. Sin fecha, pero estimamos que pertenece a la década de 1550. C.M.F.N., XXI, 90; Instrucción dada por Pedro Menéndez de Avilés en 1562. C.M.F.N., XXI, 361-362v.; e Instrucción de José Centeno a Almirante, Capitanes, Maestres y Pilotos de la Flota de Nueva España, 1670, *Contrat.*, 4,889. Los contenidos de unas y otras casi no presentan variaciones de fondo. En todo caso, aquellas variaciones que consideremos importantes las destacaremos mencionando la fuente a la que pertenecen.

El orden de la navegación de una flota indiana entre la séptima década del siglo XVI y fin del siglo XVII, era más o menos el siguiente:

A la salida del puerto, las embarcaciones debían acercarse a su capitana, y esperarían así hasta que se diera orden de izar las velas u otra disposición. Estaba estrictamente prohibido adelantarla. Ésta irá en todo momento a la vanguardia. Como señas de identidad llevaba el estandarte con que acreditaba su condición de navío insignia, y por la noche era la única que encendía un farol a popa como señal de su rango y para que las demás la siguieran. La almiranta, por su parte, navegaba en la parte posterior teniendo como principal función la de recoger a los navíos rezagados. Durante casi todo el viaje, la formación debía procurar mantener el orden de batalla.

El éxito del general en mantener reunida a su formación dependía fundamentalmente de la destreza de su piloto y de la capacidad que ambos tuvieran de observar la velocidad y maniobrabilidad de las naos que integraran el convoy. Para ello, resultaba muy importante visitar las naos mercantes, revisando que estuvieran bien marinadas y aparejadas.

La derrota seguida por las flotas venía marcada por la capitana. No obstante, durante la navegación, los pilotos de los demás navíos debían llevar cuenta del rumbo por el que se iba para corregir a la capitana llegado el caso.¹³⁸

Cada mañana y cada tarde, tanto el general como el almirante ordenaban que se contara el número de velas que venían en la conserva para descubrir si faltaba alguna o si había algún navío extraño dentro de la formación. De haberlo, procedían a reconocerlo interrogando a sus tripulantes o combatiéndolo de ser enemigo. En caso de navío faltante, se procedía a buscarlo y se levantaba un acta ante escribano, que sería el inicio del expediente que eventualmente se integraría para establecer responsabilidades por el suceso.

También por la mañana y por la noche, los capitanes de los navíos del convoy y el almirante debían acercarse a la capitana para hablar con el general y recibir el nombre o contraseña de esa noche. En caso de no poder acercarse, la instrucción dada por el general al inicio del viaje contemplaba contraseñas para cada día de la semana.¹³⁹ Los nombres debían ser puestos en la bitácora de la nao, a fin de que quien la gobernare de noche los tuviera a mano para decirlos a la nao que se los solicitare.

¹³⁸ Capítulo 77, Instrucción de 1573.

¹³⁹ De una de estas instrucciones se desprende que la contraseña del domingo para ese viaje era “la Santa Trinidad”, el lunes “San Juan”, martes, “Santiago”, etcétera.

De noche, las naos sólo podían tener dos lámparas encendidas, una en la bitácora y otra muy cerca de aquélla alumbrando a quien fuera gobernando.¹⁴⁰ Estaba terminantemente prohibido encender cualquier tipo de luz, y las penas para los contraventores iban desde el pago de una cierta cantidad para los pasajeros hasta aquellas de carácter físico para marineros y soldados. El fogón de la nao debía estar a cargo de persona responsable y siempre vigilado. De noche, sería apagado.

La comunicación durante el día se hacía mediante las banderas y enseñas que enarbolaba la capitana o aquella nave que tuviera necesidad de ello y la artillería. Durante la noche, los mensajes eran transmitidos mediante las lámparas que la capitana colocaba a popa o con uno o varios disparos de artillería, dependiendo lo que se deseara comunicar. Las razones por las que se ofrecía entablar alguna comunicación durante la noche por lo regular respondían a situaciones irregulares o inesperadas. Entre éstas encontramos el avistamiento de tierra, el cambio de rumbo, la presencia de enemigos, o la mudanza de las velas. El catálogo de señas y avisos que serían empleados durante el viaje se contenía en las instrucciones que entregaba el general.

En todo caso, tratándose de los disparos y salvas de artillería que debían hacerse para comunicación y ceremonial, el general habría de cuidar que la pólvora no se desperdiciara y procurar que se hiciera la menor cantidad de disparos posible.¹⁴¹

Cuando la formación se veía obligada a arribar en algún puerto intermedio, o incluso, en su puerto de destino, el general debía tomar las providencias necesarias para protegerla de los temporales y de los enemigos. Al efecto, debía ordenar que marineros y gente de guerra permaneciera en sus puestos durante la escala y que las naves estuvieran dispuestas para afrontar cualquier contingencia.¹⁴²

Los casos en los que alguna embarcación saliera accidentalmente de la conserva de la flota también se encontraban previstos en la instrucción de viaje. Al efecto, señalaban puntos de la ruta en donde debían detenerse para aguardar al convoy. La instrucción también contenía penas que iban desde multas hasta privación de oficio para los infractores.

En la Instrucción dada por el general Centeno a los oficiales, maestros y pilotos de la flota de Nueva España, se incluye un capítulo en el que se declara

140 Esta disposición corresponde a la instrucción dada por Menéndez de Avilés en 1562. La Instrucción a Generales de 1674 sitúa las linternas en la bitácora y en la bandera.

141 Capítulo 59, Instrucción de 1573, capítulo 8, Instrucción de 1674.

142 Capítulo 27, Instrucción de 1573.

que los componentes de la formación debían guardar las mismas preeminencias a la almiranta que las que guardaban con la capitana. No podían cruzarse frente a su proa y debían acudir a saludarla a diario por sotavento.¹⁴³ La posición de esta última era a barlovento de las mercantes. Este orden de navegación permitía a la almiranta arribar sobre las mercantes con facilidad en caso de que requiriesen socorro.

Entre las disposiciones que se comunicaban durante el viaje encontramos un testimonio otorgado por Pablo Mercado, escribano mayor de la flota que en 1566 llevó Cristóbal de Eraso a las Indias, en el que relata los sucesos que tuvieron lugar con motivo de una convocatoria a junta en la capitana. El general había recibido órdenes del rey en el sentido de que debía arribar con su formación en el puerto de Vigo. Previendo las dificultades que ante semejante mudanza pondrían los maestros y pilotos de su formación, decidió notificarla personalmente convocando una junta en la capitana. La orden fue transmitida mediante un disparo de artillería y la colocación de una bandera en la gavia mayor, de acuerdo con la instrucción dada al inicio del viaje. Reunidos pilotos y maestros en la capitana y ante la fe del escribano, el general procedió a explicarles la nueva derrota, y los apercibió para que no abandonara su conserva so pena de muerte y perdimiento de bienes. Los pilotos y maestros, a su vez, comunicaron al general los inconvenientes que veían en seguir dicha ruta. Argumentaban que la época ya era tardía para encontrar enemigos en el trayecto a Sanlúcar, y que en todo caso iban bien armados. Además, las condiciones eran adversas para navegar hacia Galicia. Ante la oposición, el general acude a consultar el asunto con el visitador Valderrama¹⁴⁴ y con Bernardino de Córdoba.¹⁴⁵ Hecho lo cual convoca una nueva reunión. Ahí informa a maestros y pilotos su decisión de ceñirse a lo dispuesto por la orden recibida. Éstos se limitan a mostrar su disconformidad y a responsabilizar al general de los daños que pudieran ocurrir. Preocupaba, además del clima adverso, la falta de pilotos expertos en la navegación por esas aguas. Ante la insistencia del general, maestros y pilotos hacen una última

143 Capítulo 12, Instrucción a oficiales de 1670. Sotavento: parte contraria a la dirección del viento, respecto de la posición de la nao. Es decir, si las mercantes debían saludar a la almiranta por sotavento, debían colocarse en el costado contrario al de la llegada del viento de la almiranta. La almiranta, a su vez, permanecía a barlovento de ellas.

144 Licenciado Jerónimo de Valderrama, consejero de Indias y visitador de Nueva España.

145 Bernardino de Córdoba había ido como almirante en la flota a la Nueva España del cargo de Pedro de las Roelas. A la muerte de este último, caecida durante el viaje, aquél asumió el mando. La condición de Bernardino de Córdoba en el viaje de que se trata debió ser de almirante de la flota, toda vez que, como las formaciones de Nueva España y Tierra Firme navegaban juntas, el cargo de general era ocupado por Cristóbal de Eraso.

propuesta. Piden que se arrije en Lisboa. A pesar de que el general la rechaza, el tiempo finalmente obligaría al contingente a arribar en ese puerto.¹⁴⁶

Las causas por las que una nave de la flota podía requerir de ayuda durante la travesía eran muy variadas. Podía tratarse de falta de bastimentos, problemas con el timón, con un árbol, con otro aparejo o cualquier otra situación. Las labores de socorro eran principalmente responsabilidad de las embarcaciones de armada. Sin embargo, dado el caso, cualquier nave que estuviera cerca de la necesitada debía acudir en su ayuda. Ante una de estas contingencias, en primer término debía establecerse si era posible ayudar al navío o había que desampararlo. De requerir solamente ayuda, algún bajel se acercaba a él siempre que el tiempo lo permitiera y le proporcionaba lo que le hiciera falta. Cualquier bastimento o pertrecho que pasara de una a otra nao debía ser expresamente aprobado por el general, sin importar que se tratara de nao mercante o de armada.

En caso de estimarse necesario desamparar la nao, se procedía al rescate de su tripulación y bienes portados. Pasajeros, tripulantes y bienes serían acomodados en los demás navíos de la flota. Todas estas operaciones se desempeñaban con la ayuda de las embarcaciones auxiliares que iban con el convoy o que cada nao llevaba.¹⁴⁷ Cada una de ellas debía ir al mando de un oficial que se hiciera cargo de las operaciones, y que evitara los robos y los desórdenes.

A pesar de su aparente renuencia, en muchas ocasiones, los propios mareantes muestran interés por la mejor organización de la flota. Un caso típico es su petición de 1572 para que las capitanas no entraran en puerto hasta que toda la formación lo hubiera hecho, ya que de otra manera quedarían desprotegidas la naves rezagadas.¹⁴⁸

A la llegada de la formación a Sanlúcar, el general debía obligar a las embarcaciones que pudieran subir hasta Sevilla a hacerlo. Las que tuvieran que alijar en Bonanza esperarían hasta que el general lo comunicara al juez oficial encargado de recibir a la formación, para que tomara conocimiento de la descarga.¹⁴⁹

Una medida extrema contemplada dentro de las atribuciones de los generales consistía en la facultad que tenían para reducir el número de unidades que integraban la flota. La medida debía ser adoptada previa junta con los oficiales de la flota, las autoridades del puerto en donde se encontraran, y cualquier otro

¹⁴⁶ Testimonio del escribano mayor de la flota al mando de Cristóbal de Eraso, 3-IX-1566. C.M.F.N., XXI, 453.

¹⁴⁷ Estaba ordenado que cada nao llevara un batel y una chalupa.

¹⁴⁸ Memorial al rey, 1572. C.M.F.N., XXII, 16. Ahí mismo se relata cómo en 1568 los turcos habían tomado una nao de la flota cuando la capitana ya había cruzado la barra.

¹⁴⁹ Capítulo 50, Instrucción de 1573.

funcionario de relevancia que se hallara presente. Con su adopción se buscaba armar y tripular mejor a las embarcaciones que harían el viaje.

Orden de batalla

En el transcurso de la travesía, y sobre todo en el tornaviaje, se animaba al general a hacer ejercicios defensivos con su formación.¹⁵⁰ Antes de llegar a las Azores se daban órdenes para preparar los navíos para un inminente combate.

Las cámaras o compartimientos privados se deshacían, se quitaban las cajas y cualquier otra cosa que pudiera estorbar. En la parte exterior de la nave se colocaba una *jareta*,¹⁵¹ de manera que la cubierta quedara protegida. La artillería se ponía en posición de disparo. Las armas también se ponían a punto. Todas las naves debían colocar vigías adicionales para descubrir enemigos.¹⁵²

El orden de batalla de la formación normalmente estaba contenido en la instrucción que el general daba a los mandos de cada embarcación, aunque en ocasiones ésta llegó a entregarse de forma independiente. Todas las naves debían izar la bandera de España con las armas reales absteniéndose de enseñar cualquier otro pabellón.¹⁵³ Por lo regular, la disposición de los navíos quedaba de tal forma que los de armada cubrían a los mercantes, quedando estos últimos reservados para labores de apoyo.

Durante el combate, todas las embarcaciones debían permanecer juntas hasta que la capitana y la almiranta hubieran sido vencidas. Los maestros que no lo hicieran serían condenados a muerte.¹⁵⁴

Una Instrucción expedida en la segunda mitad del siglo XVI nos proporciona un panorama de la actividad dentro de una formación en los momentos previos al combate.¹⁵⁵ Al salir del puerto, el general debía hacer alarde y comprobar la destreza de los soldados con el arcabuz. Aquellos que mostraran poca habilidad serían puestos bajo las órdenes del condestable para servir como ayudantes en la artillería.

A continuación, el general ordenaba al sargento que repartiera las escuadras de la compañía: una del árbol mayor a popa y la otra del árbol a proa. A cada

150 Capítulo 25, Instrucción de 1573.

151 Jareta: una especie de red construida a base de mallas y madera que se colocaba tanto a babor como a estribor desde uno a otro extremo de la nao, como defensa contra los abordajes.

152 Capítulo 47, Instrucción de 1573.

153 Capítulo 14, Instrucción de 1674.

154 Capítulo 27, Ordenanzas de 1591.

155 Orden e instrucción del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar, s. f. C.M.F.N., XXII, 161-165.

soldado le era señalada su saetera. Los soldados sin *saetera* guardarían el fogón y ayudarían al cirujano.

La mitad de los gentileshombres debían defender el estandarte, mientras que la otra estaría cerca del general para acudir a donde fuera necesario.

Entre los marineros se escogía a los tres mejores timoneles. En caso de que quien llevara el timón cayera herido otro lo sustituiría, y así sucesivamente. Abajo de la escotilla se colocaban dos marineros —uno en cada banda—. Su función era reparar el daño que los balazos recibidos hicieran. El resto de la marinería, provista de armas ligeras, se ocuparía de repeler un inminente abordaje.

El general debía dar alarmas falsas durante la travesía a fin de mantener a su gente preparada para actuar ante cualquier contingencia. Aquellos que no cumplieran la función que tenían ordenada serían castigados. Las prácticas y alardes no sólo eran recomendadas como ejercicios de adiestramiento para pasajeros y tripulación, sino que también constituían un pequeño pasatiempo que los alejaba de la rutinaria vida a bordo.

F. Armadas complementarias

En el capítulo primero se comentó cómo, desde 1560, se comprendió que la Armada de la Carrera de Indias no era una garantía suficiente para proporcionar seguridad al tráfico en aguas americanas. Sus continuas desviaciones para ser utilizada como escolta de las flotas terminaron por hacer de su presencia permanente en Indias un hecho puramente testimonial. Un número muy reducido de sus unidades se mantenían por aquellas aguas cuando el grueso de la formación acompañaba a alguna flota en el tornaviaje. Para remediar esta carencia, se decidió mantener en algunos puertos de las Indias algunas armadillas de galeras para el desempeño de labores defensivas. En 1578 se enviaron a Tierra Firme dos galeras y una saetía a cargo de Pedro Vique Manrique. Esta formación estaría subordinada al capitán general de la Armada de la Carrera. Cuatro años más tarde, partían otras dos rumbo a La Española al mando de Ruy Díaz de Mendoza. En 1586, se enviaban a La Habana dos galeras bajo las órdenes del capitán Pedro de Cabrera, y otras dos salían rumbo a Santo Domingo por haberse perdido las primeras.¹⁵⁶

En general, la actuación de todas estas formaciones será discreta. La galera no era la embarcación más adecuada para navegar en las Indias. Por otra parte, las necesidades operativas de una galera difícilmente podían ser satisfechas en

¹⁵⁶ C.D.I.U., 14, 58-60. El plan se había estado tratando desde 1575. C.D.I.U., 14, 276-277.

aquellos puertos. Su principal y a la vez permanente carencia fueron los galeotes. La falta de brazos para mover los remos las hacía inservibles. La obtención de galeotes en el Mediterráneo era una tarea difícil para los encargados de aprestar las formaciones que operaban en aquellas aguas. Encontrar gente para llevar a remar a las Indias sonaba poco menos que imposible. En cuanto a las posibilidades de abastecerlas de galeotes provenientes de aquellos territorios, la situación era tan complicada como allá, debido a la escasa población. La orden de supresión de las galeras de Tierra Firme se expedirá en 1611.¹⁵⁷

a. Armada del Mar Océano

A principios de 1591, Pedro Moya de Contreras, presidente del Consejo de Indias, propuso en la Junta de la Contaduría Mayor de Hacienda la creación de una Armada dedicada a la protección de las Indias, de la ruta de la Carrera y de las costas atlánticas de España. Para ello proponía que ésta se integrara con cuarenta navíos. La idea despertó bastante interés en el rey, quien dispuso que se formara una junta para tratar el asunto. El dictamen emitido por la junta consideraba viable el proyecto, y acompañaba un memorial en donde se enunciaban las posibles fuentes para su financiamiento.¹⁵⁸

Tras un largo periodo de negociaciones y planeación, en agosto de 1593 se expiden dos cédulas despachadas por el Consejo de Hacienda, por las que se autoriza a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a tomar hasta un millón de ducados de los arbitrios llegados de Indias para la fundación de la Armada.¹⁵⁹ Al año siguiente se ordena traer de Nápoles doce galeones para dotar a la Armada.¹⁶⁰ En diciembre se expiden los nombramientos de los primeros oficiales.¹⁶¹

En 1595, mientras se terminaba de formar la Armada en Lisboa, se ordena a Antonio de Urquiola que saliera con los bajeles que estuviesen en condiciones, a esperar a las flotas de Indias en el cabo de San Vicente. Mientras tanto, los jueces oficiales de la Casa eran advertidos de la inminente llegada de Pedro de Ibella, con los doce galeones de Nápoles, a fin de que los reabastecieran y

157 F. Serrano Mangas (1989), p. 292.

158 Consulta del Consejo de Indias, 18-VI-1591. C.M.F.N., XXIII, 448.

159 R. C. de 6 y 25-VIII-1593. C.D.I.U., 14, 87.

160 C.D.I.U., 14, 86-87.

161 Se trata del proveedor general, Bernabé de Pedroso; contador Pedro de Igueldo; contador de la artillería, Felipe de Porras; pagador, Juan Ortiz de Artaza; y tenedor de bastimentos, Rodrigo de Cieza, títulos fechados entre 3 y 11-XII-1594. C.D.I.U., 14, 85-86.

enviaran a Lisboa. Asimismo, se les ordena embarcar en ellos al tercio de la Armada de la Carrera.

Los galeones de Italia no parecieron adecuados y se mandaron despedir, pidiéndose a Ibella que se quedara a servir con cuatro. En octubre de 1595 la Armada contaba con quince galeones provenientes de Pasajes, los cuatro de Antonio de Urquiola y los cuatro de Italia. Se ordenó que se tomaran veinte de ellos para hacer armada hacia las Indias. El mando se concede a Bernardino de Avellaneda, y su almirante es Juan Gutiérrez de Garibay. Para el mando de los navíos que se quedaban en Lisboa, y en general, de toda la Armada, se nombra al conde de Santa Gadea capitán general de la Armada del Mar Océano. Su almirante será Diego Brochero.¹⁶²

De esta manera quedaba establecida una Armada cuyo ámbito de operaciones era el océano. Sus responsabilidades irán más allá de la vigilancia del tráfico indiano, para convertirse en otro instrumento de la maquinaria bélica española. Esta circunstancia hará que muy pronto la Armada salga de la competencia del Consejo de Indias para entrar a la del de Guerra.

A fines del siglo XVI, la organización naval atlántica de la Corona española estaba encabezada por el capitán general del Mar Océano. El cargo era ocupado por el duque de Medina Sidonia. A él correspondía contribuir en el planeamiento de las actividades de las fuerzas navales y coordinar su abastecimiento.¹⁶³ El cargo tiene especial influencia en Andalucía. Le sigue el capitán general de la Armada del Mar Océano, mando supremo de su formación y reconocido como autoridad superior por cualquier otra formación que navegara en el ámbito de su jurisdicción, aunque el reconocimiento de superioridad jerárquica no implicaba necesariamente absoluta subordinación. Las armadas de la Carrera eran consideradas inferiores jerárquicamente. No obstante, sus oficiales no se hallaban directamente subordinados a los de aquélla, salvo en las ocasiones en que navegaran juntas y con facultades muy restringidas. Aun así, la del océano jugará un destacado papel en la Carrera proporcionando escoltas a las formaciones indianas y, en ocasiones, incluso realizando el viaje hasta los puertos americanos.

A raíz de los tratados de paz de principios del siglo XVII, las partidas destinadas al sostenimiento de la Armada del Mar Océano fueron reducidas. Ello ocasionó que sus unidades envejecieran sin presentarse ocasión para su renovación. La formación empezó a abastecerse de unidades provenientes del comercio organizado. Unidades cuyo diseño de fábrica dificultaba su conversión para fines

¹⁶² C.D.I.U., 14, 86-89. Galeones de la Armada de Portugal también serán utilizados en esta Armada. F. Olesa Muñido (1968), pp. 523-524.

¹⁶³ La coordinación y planeamiento suprema se dictaba desde el Consejo de Guerra.

militares. La única provisión de embarcaciones de armada que le fue hecha en ese periodo la recibió en perjuicio de otra formación. Con motivo de la cancelación del proyecto de Armada de Barlovento, en 1609 le son cedidos algunos galeones de fábrica cubana.¹⁶⁴ No obstante, el abandono de la Armada seguirá. El interés por el estado de la formación resurgirá en 1617. Ese año se formulan planes para su reorganización. El periodo coincide con un momento en el que la Armada de la Carrera gozó de amplia estabilidad. Ello dará pie a una serie de trasvases de navíos de una formación hacia la otra, iniciándose una larga y no poco accidentada relación.¹⁶⁵ En la cuarta década, el empleo de navíos de la Armada del Mar Océano en la de la Carrera se intensifica.¹⁶⁶ Estas cesiones terminarán por hacer de la Armada del Mar Océano una formación dedicada a la escolta de navíos de la Carrera en la última etapa del viaje y proveedora de navíos, sobre todo, después del desastre de las Dunas en 1639.¹⁶⁷ Las cesiones, además, debido a los atrasos incurridos por la avería en el pago de los sueldos de los navíos prestados, crearon fricciones entre el Consejo de Guerra y el de Indias.¹⁶⁸

b. La Armada de Barlovento

A fines de 1601, finalmente salía de España una Armada destinada a patrullar permanentemente las costas indianas.¹⁶⁹ El mando de la formación estaba a cargo del general Marcos de Aramburu. Su misión consistía en proteger Araya y el Caribe en general,¹⁷⁰ aunque pronto se le vería transportando una remesa de plata

¹⁶⁴ E. Schäfer (1947) II, pp. 400-401.

¹⁶⁵ En 1624, seis galeones que iban con la Armada de la Carrera a cargo de Larraspuru eran de la Armada del Mar Océano. H. Chaunu y P. Chaunu (1956) V, p. 93. En 1629 irá el grueso de la Armada bajo el mando de Fabrique de Toledo.

¹⁶⁶ En 1537, el duque de Villahermosa afirmaba que a “[...] los Galeones para traer plata es preciso que sean fabricados en España o en las Indias y el sacar para esto los de la Armada del Mar Océano, tiene graves inconvenientes y costa, por que como desde sus principios no se hacen para aquel fin entregándolos a los ministros de la Contratación los mudan totalmente y gastando en estos aderezos más de lo que importó la fábrica principal, y con ello vienen quedar para pocos viajes de plata y de muy poco provecho para de armada [...]”. Acuerdo celebrado por la Junta especial convocada por el rey, 1-IX-1537. C.M.F.N., XXIV, 581.

¹⁶⁷ Este tema es ampliamente tratado por F. Serrano Mangas (1989), pp. 48 y ss.

¹⁶⁸ Sin embargo, la colaboración entre una y otra Armada era necesaria. Así, por ejemplo, en 1628 observamos a la Junta de Armadas planeando el viaje de la Armada de la Carrera del año siguiente. C. R. Phillips (1986), p. 107. La colaboración se hará más estrecha en años posteriores. F. Serrano Mangas (1989), p. 154.

¹⁶⁹ La Armada debía haber salido antes, pero se interpuso el despacho de la Armada de la Carrera. Consulta de la Junta de Hacienda, 17-XII-1601. A. Heredia Herrera (1983).

¹⁷⁰ H. Chaunu y P. Chaunu (1955) IV, pp. 124-126.

de Tierra Firme hacia La Habana. Aquel viaje no sería un acontecimiento aislado en la historia de la Armada; presagiaba una estrecha relación con el movimiento regular de la Carrera.

Después de las experiencias de principios de siglo, la Armada de Barlovento nuevamente se convertirá en un proyecto que contará con general simpatía, pero sin ningún apoyo material. Será en 1641 cuando la formación pueda volver a hacerse a la mar. Ese mismo año, después de haber realizado una breve labor de patrullaje por la costa del golfo de México, se verá obligada a ir a La Habana para escoltar a la flota de Nueva España. En 1643, la escolta se prolongaría hasta la llegada a España. Entre estas fechas y el fin de siglo, la Armada de Barlovento combinará sus funciones de patrullaje por el Caribe con las de escolta auxiliar de navíos de la Carrera.¹⁷¹

G. El patache y los navíos de aviso

Un elemento común en las flotas y Armada de Indias era el patache. Se trataba de una embarcación de pequeño porte que acompañaba a las formaciones desempeñando funciones de vigilancia en las zonas por donde se habría de navegar; adelantándose para avisar en el puerto la próxima llegada¹⁷² o, simplemente, para la transmisión de mensajes entre las distintas naves que integraban el convoy.¹⁷³ En ocasiones, los pataches también eran utilizados para recoger mercancías de poco volumen o pliegos en puertos cercanos a la ruta. El caso del patache que se desprendía de la flota de Tierra Firme para ir a la isla Margarita constituye el ejemplo típico de ello. La presencia de estas naves en compañía de las formaciones que navegaban por el Atlántico es apreciable desde la época del descubrimiento.¹⁷⁴

El tamaño y características de los pataches empleados en la navegación indiana presenta diversas variaciones a lo largo del periodo que nos ocupa. De

171 La historia de la Armada ha sido tratada por Bibiano Torres. B. Torres (1981).

172 Orden a Francisco de Luján general de la flota de la Nueva España y a los generales que en adelante fueren, al llegar a Ocoa envíen el patache a la Nueva España avisando su próxima llegada, 14-III-1580. C.D.I.U., 14, 287.

173 El caso de los pataches y otras embarcaciones menores empleadas como auxiliares en la Carrera también se ajusta a lo dicho al inicio del capítulo cuarto. Es decir, los criterios para determinar las características y la denominación de cada embarcación eran materia de discusión inclusive en la época que nos ocupa. Algunas de las denominaciones expuestas en el presente apartado corresponden a un tipo específico de embarcación en una época determinada. Por ello, cuando nos apartemos del genérico "patache" procuraremos mencionar el documento en el cual se menciona y su fecha a fin de facilitar su correcta identificación.

174 En 1504, con motivo del regreso de Colón tras su cuarto viaje, se aprestan en Santo Domingo tres naos y un patache. C.M.F.N., XIII, 189.

esta manera, es posible sostener que bajo esta denominación fueron reconocidas embarcaciones de menor tamaño que las carabelas hasta mediados del siglo XVI, e incluso algún tipo de navíos con características específicas.¹⁷⁵ De hecho el nombre de la embarcación que hacía las funciones que más adelante serán atribuidas al patache era el de navío *busca ruido*.¹⁷⁶ Con posterioridad, se reputaron como pataches embarcaciones que llegaron a superar las ciento cincuenta toneladas. Incluso hubo algunas que llegaron a las trescientas. Aunque ello no fue óbice para que dejaran de emplearse navíos de pequeño tonelaje.¹⁷⁷ Las variaciones en el tamaño estarán sujetas a las necesidades existentes, así como las facilidades para obtener los navíos adecuados. La tendencia a partir de principios del siglo XVII será que los pataches sean superiores a las sesenta toneladas.

Por lo que respecta a la presencia del patache en las flotas y armadas de Indias, es necesario aclarar que ésta no coincide con el establecimiento del sistema de viajes anuales implantado en 1561. A pesar de que, desde mediados de siglo, estuvo manejándose la idea de que las flotas debían ser acompañadas por dos naos de armada y un patache, y de que en algunas ocasiones el planteamiento fue llevado a la práctica, será necesario esperar hasta el último tercio de siglo para que el patache se convierta en un elemento característico de las

175 En una carta dirigida al rey, Diego Caballero sostenía que la defensa de La Española podía hacerse con dos carabelas y un patache (Carta al rey por Diego Caballero, 15-III-1549. C.M.F.N., XXV, 213v.). En el capítulo sexto de la instrucción dada en 1572 a Juan de Alcega, capitán general de la flota de Nueva España, se le ordena que a los veinte días de su llegada al puerto de San Juan de Ulúa despache “una carabela o patache” de aviso (Encinas, IV, p. 100). De las referidas menciones puede desprenderse que el patache era un navío con características específicas que lo dotaban de una identidad independiente y que era más pequeño que la carabela. En la primera, se considera al patache una embarcación auxiliar de las carabelas. En la segunda, se habla del patache como embarcación idónea para salir con un aviso distinguiéndosele de la carabela. El capítulo 23 de la Instrucción de 1573 habla de la presencia de un navío ligero en la flota para el desempeño de diversas funciones auxiliares, pero no dice que se trate de un patache. A pesar de las diferencias existentes entre el barco denominado patache y otras embarcaciones utilizadas en la Carrera, el apelativo *patache* fue de uso generalizado en la Carrera para referirse a la nave que cumplía con las funciones que hemos descrito con anterioridad. A lo largo del presente trabajo utilizaremos la palabra “patache” en su segunda acepción.

176 Capítulo 35, Instrucción de 1573.

177 Haring explica que, durante el periodo de que se trata, el apelativo patache fue aplicado a filibotes, pingues, polacras, tartanas, balandras, pinazas y barcos. C. H. Haring (1939), p. 329. En 1591, llega a Sanlúcar el *patache* que había ido en la conserva de la flota de Nueva España cuyo porte era de cincuenta pipas de carga (dos pipas equivalen a una tonelada). Declaración de Gaspar Núñez, 27-II-1591. C.M.F.N., XXIII, 440. Serrano Mangas, por su parte, proporciona noticias sobre el uso como pataches de embarcaciones de tonelajes superiores a las trescientas toneladas en el siglo XVII. F. Serrano Mangas (1989), p. 63.

flotas.¹⁷⁸ En 1572 la avería autoriza a Diego Flores de Valdés, general de la flota de Tierra Firme, a incluir un patache, además de la capitana y almiranta, como embarcación de armada integrante de la escolta de la flota.¹⁷⁹ A partir de entonces, su presencia será regular.

En el caso de las Armadas, el patache era un elemento común. Por lo general, estas formaciones utilizaban un número de pataches que se ajustaba al tamaño de la formación y a sus necesidades. En 1577, la Armada de la Carrera contaba entre sus unidades con un solo patache. Más adelante, se observan tres. Sus funciones se encontraban cuidadosamente reglamentadas. Así, dos debían navegar cerca de la capitana y uno, junto a la almiranta. Uno de los pataches que acompañaba a la capitana podía ser enviado a la isla Margarita por las perlas, en tanto que los otros dos serían utilizados para transmitir información dentro del convoy, sobre todo el que iba junto a la almiranta.¹⁸⁰

Junto a los pataches de las flotas o armada, existieron otras naves de similares características a las que les era permitida la navegación en el tráfico indiano.¹⁸¹ Se trata de los navíos de aviso. Éstos constituían el principal medio de transmisión de información a través del océano. Principalmente de aquellas noticias cuyo interés tenía una especial relevancia. El carácter de su función les permitió ser de las pocas embarcaciones que legalmente navegaban de forma aislada por el océano.¹⁸²

Dadas las similitudes existentes entre los pataches y los navíos de aviso, muy pronto empiezan a utilizarse unos para cumplir con las funciones de los otros. De esta manera, los pataches de las flotas, a la llegada al puerto de registro, se aprestaban para salir con brevedad hacia la península, llevando consigo noticias sobre el viaje de su formación y los precios de la tierra, así como despachos urgentes de las autoridades locales y el general.¹⁸³ Por esta razón, el patache y el navío de aviso serán tratados en forma muy semejante e incluso confundidos. Así sucede en 1628, cuando el Consejo de Indias ordena la fabricación de doce embarcaciones cuyo porte estuviera entre las cincuenta y las sesenta toneladas. Siete serían empleados como avisos y cinco, como pataches. Con motivo de esa

178 La idea de incluir un patache en la flota fue dada por el prior y los cónsules en 1553. A raíz de esa propuesta, Cosme Rodríguez Farfán llevó un patache en su formación. R. C. a prior y cónsules, 9-X-1553, Indif., 1,965, 12, 17v.-19.

179 C.D.I.U., 14, 267.

180 R. C. de 22-II-1613. Recop. L.P., 3, XXIII, p. 6. Recop., 9, XXXVI, p. 6.

181 Desde 1522, se encontraba prohibido el paso de navíos cuyo porte fuera inferior a los setenta toneles. Ver capítulo cuarto.

182 Un buen estudio de los navíos de aviso y su papel en los tratos comerciales se contiene en E. Lorenzo Sanz (1986) II, pp. 309 y ss. Los navíos de los asientos para el comercio de esclavos gozaban de una libertad semejante, ajustada a lo previsto en sus asientos respectivos.

183 Ver capítulo 35, Instrucción de 1573.

orden, la Casa emite un informe recomendando que el porte de los pataches fuera de ochenta toneladas.¹⁸⁴

Un problema que atañe a ambos es la presencia de carga en sus bodegas. El patache, al ser embarcación de armada, por lo regular tenía prohibido el porte de cualquier tipo de mercancía. El navío de aviso también tenía prohibido el transporte de mercancías. No obstante, a mediados de la década de 1570, parece que esto último no se observaba.¹⁸⁵ En 1578 se emite una nueva orden prohibiendo dicha práctica.¹⁸⁶

A pesar de las reiteradas prohibiciones, la presencia de mercancías y metales preciosos en pataches y navíos de aviso era un fenómeno común a fines del siglo XVI. Las Ordenanzas sobre Arribadas de 1591 recriminan a los generales esta situación, quejándose de que ello no sólo perjudicaba al comercio y a la Hacienda Real, sino también a la eficacia de la función que estas naves tenían encomendada. Para evitar semejante abuso, se determina que los navíos de aviso despachados por los generales debían tener un porte inferior a las veinticinco pipas.¹⁸⁷ Al efecto, se establece que a partir de entonces cada formación debía llevar entre tres y cuatro naves de esas características.¹⁸⁸

Las medidas adoptadas para evitar la presencia de carga parecen no haber sido respetadas ni siquiera por los funcionarios de la Casa. Un informe de los jueces oficiales menciona que las permisiones de carga en los navíos se habían concedido en forma casi ininterrumpida entre 1590 y 1610. La reacción del Consejo ante el informe fue emitir una resolución por la que prohíben el otorgamiento de permisiones sin la autorización de ese organismo.¹⁸⁹ El porte exigido por las

184 J. Veitia (1671) II, XXI, p. 3

185 La prohibición aparece en el capítulo sexto de la Instrucción dada a Juan de Alcega en 1572 y en el 35 de la Instrucción de 1573 (Encinas, IV, pp. 100-101 y 108). Los indicios de su inobservancia se desprenden de una cédula dirigida a los oficiales reales de la Nueva España por la que se les pide que visiten los navíos de aviso que salieran, revisando que las mercancías que llevaban estuvieran registradas (29-IV-1577, Encinas, IV, p. 87).

186 R. C. a oficiales reales de puertos de Indias, 21-X-1578. Encinas, IV, p. 88.

187 Veitia Linaje opinaba que las embarcaciones “los de tan corto buque no eran capaces de engolfarse para tan dilatado viaje”. Sostenía que el viaje de vuelta, por sus características, requería del uso de navíos de “más alto bordo”. J. Veitia (1671) II, XXI, p. 3.

188 Capítulo 3, Ordenanzas de arribadas, 17-I-1591. Encinas, IV, pp. 160-176. Conviene destacar que, del contenido del capítulo que se cita, se entiende que los navíos de aviso que acompañaban a la flota en el viaje de ida iban desempeñando las funciones cometidas al patache. Tal extremo es confirmado con la declaración de Gregorio Núñez, maestre de un navío de aviso proveniente de la Nueva España. En ésta, Núñez afirma que su nao había servido como patache en la flota del cargo del general Antonio Navarro. Declaración tomada el 27-II-1591. C.M.F.N., XXIII, 440.

189 J. Veitia (1671) II, XXI, p. 5. Normalmente se concedían entre veinte y treinta toneladas de permisión.

Ordenanzas tampoco fue observado, tal y como hemos referido líneas arriba. La Instrucción de 1674 recoge el régimen existente a lo largo de casi todo el siglo XVII. Disponía que la flota de Nueva España llevara dos navíos de sesenta toneladas de porte; uno iría como patache y el otro, de aviso. Este último podía llevar algunas mercancías de permisión. En cuanto al aviso de Tierra Firme, se dispone que éste sólo debía ser enviado en caso de que hubiese ocurrido algún imprevisto.¹⁹⁰

De acuerdo con la Instrucción de 1573, los generales debían despachar el navío ligero que fuera de *busca ruido* a los veinte días de su arribo a Tierra Firme (Nombre de Dios) o a los treinta de su llegada a San Juan de Ulúa. A bordo de dicha embarcación no podían ir más de diez hombres de los que habían ido a sueldo en ella. El viaje sería pagado por la avería.¹⁹¹ En vista de la velocidad con que debían ser despachados estos avisos, resultaba muy difícil que dentro de la correspondencia que llevaban pudieran incluirse noticias claras sobre la evolución de los tratos comerciales. Por ello, los comerciantes solicitan permiso para despachar otro aviso más tarde. En 1574, se autoriza a los mercaderes de la flota de Nueva España a enviar un aviso con posterioridad al de la avería.¹⁹² Más adelante se pensó que la salida de avisos rumbo a la metrópoli podía ser mensual.¹⁹³

Las Ordenanzas de 1597 prevén nuevas funciones para los navíos ligeros de las flotas. Destaca la orden de enviar un aviso a Canarias antes de la partida de la flota para apercibir a las embarcaciones de aquel archipiélago que desearan incorporarse al convoy de su próximo paso.¹⁹⁴ Esta costumbre desaparecerá en

190 Capítulo 30, Instrucción de 1674. Veitia Linaje menciona que las permisiones se otorgaban principalmente por dos motivos: a) El costo del viaje se reducía con el pago del flete, y b) La presencia de carga registrada en la embarcación ocupaba el espacio que los tripulantes destinaban al contrabando. J. Veitia (1671) II, XXI, p. 5.

191 Capítulo 35, Instrucción de 1573. Otra mención del navío que fuere por *busca ruido* aparece en el capítulo 23 relativo al aviso de paso de la flota por Canarias. Hacia 1674, subsistía la orden al general de la flota de Nueva España de enviar aviso a los treinta días de su llegada. Capítulo 30, Instrucción de 1674. La disposición además equipara a los bajeles que serían empleados como de aviso con el patache “[...] dos barcos, otorgados de hasta setenta toneladas, o poco más, con permisión de frutos que se acostumbra, el uno ha de correr al cuidado del general, y servirá de patache a ida, y venida, y el otro al de nuestros Presidente y jueces, y oficiales de Sevilla, para que vuelva de aviso [...]”.

192 R. C. al virrey de Nueva España, 7-V-1574. Encinas, IV, p. 88. Lorenzo Sanz dice que este aviso arraigó en la Carrera. Por lo que a partir de entonces uno y otro se conocieron como primer y segundo avisos, respectivamente. E. Lorenzo Sanz (1986) II, p. 311.

193 Capítulo 3, Ordenanzas de 1591.

194 Capítulo 18, Instrucción de 1597.

la siguiente centuria al permitírseles navegar de forma independiente hacia las Indias.¹⁹⁵

La correspondencia que sería enviada se entregaba al maestro o responsable de la embarcación junto con un registro en el que los documentos aparecían debidamente inventariados. Éste debía ser entregado al presidente y jueces oficiales de Sevilla. Asimismo, recibía una instrucción sobre lo que debía hacer durante su viaje. Un capítulo importante de este documento era el que les obligaba a arrojar al mar la correspondencia en caso de que la toma de la nave por el enemigo fuera inminente. En todo caso, los avisos se enviaban cifrados y por duplicado. El código empleado para cifrar los mensajes era proporcionado por los jueces oficiales de la Casa. En cuanto al duplicado del aviso, éste era llevado a La Habana, en donde el gobernador tenía la obligación de despacharlo en la primera embarcación que saliera hacia la península. Por ello, desde temprana época estaba ordenado que todos los navíos de aviso pasaran a ese puerto para recoger los avisos que ahí pudiera haber y dejar sus duplicados.¹⁹⁶ No obstante, en ocasiones algún general podía estimar que la escala en aquel puerto era inoportuna, ordenando al maestro del navío de aviso que hiciera su viaje directamente a Sanlúcar. Así sucede con el patache de aviso enviado por el general Antonio Navarro desde la Nueva España en 1590.¹⁹⁷

Al mando de los navíos de aviso y de los pataches solía ponerse a sus maestros o pilotos. En algún tiempo se intentó nombrar capitanes para que sirvieran en ellos, pero, dado el costo de la medida, se dispuso que su gobierno siguiera bajo el cargo del maestro o el piloto.¹⁹⁸ El uso de embarcaciones de mayor tonelaje en el siglo XVII terminará por hacer necesaria la inclusión de un capitán.¹⁹⁹

Al igual que cualquier otra embarcación que pretendía navegar en la Carrera, estaba establecido que los navíos de aviso debían ser visitados antes de su partida por el personal de la Casa de Contratación o por los oficiales reales del puerto de salida.²⁰⁰

195 J. Veitia (1671) II, I, p. 20.

196 Capítulo 35, Instrucción de 1573. Capítulos 46, 47 y 48, Instrucción de 1597.

197 Declaración de Gregorio Núñez maestro, 27-II-1591. C.M.F.N., XXIII, 440. El patache tenía cincuenta pipas de porte y llevaba diez personas.

198 Orden del rey disponiendo que no se dé salario a los cabos y capitanes de barcos que van de aviso a las Indias, sino que los lleven a su cargo los pilotos y maestros con quienes se concierte el viaje. 1591. Pat. 260, 1, p. 20.

199 En el capítulo 30 de la Instrucción de 1674 se menciona el cargo de capitán de navío de aviso.

200 Recop. L.P., 3, XXIV, p. 13. 13-II-1607. Recop., 9, XXXVII, p. 13.

A raíz de los abusos cometidos en el despacho de navíos de aviso, sobrecargándolos y enviando en su lugar naos de mucho porte repletas de mercancías, se decide suprimir lo dispuesto por las Ordenanzas de 1591, declarándose que sólo podían ser utilizados para los casos en que esto resultara conveniente.²⁰¹ Asimismo, se pide a los jueces oficiales que se cercioren de que los barcos de aviso no pasaran de las treinta y cinco pipas de porte y fueran *luengos y otorgados*.²⁰²

Dentro del mes siguiente a la llegada a Sevilla de las flotas y Armada, el presidente y jueces oficiales debían despachar por cuenta de la avería un aviso a los puertos indianos dando cuenta de la llegada. Se enviaba uno a Tierra Firme y otro a Nueva España. Entre la correspondencia que debían llevar se incluían los despachos del Consejo de Indias. Pero si por alguna circunstancia éstos no hubieran llegado a Sevilla pasado un mes del arribo de la formación, el aviso debía ser despachado sin ellos. En su momento y con el consentimiento del Consejo, se despacharía otro navío con dicha documentación.²⁰³ Por lo general, se enviaban dos avisos al año a cada virreinato.

Con motivo de la firma de un asiento de la avería en 1618, los comerciantes sevillanos se comprometen al envío de dos avisos anuales a Tierra Firme y otros tantos a Nueva España.²⁰⁴ La referida cláusula seguirá siendo suscrita en asientos posteriores sin grandes cambios. Pero al cesar la suscripción de éstos, la responsabilidad de su apresto, al igual que el de las demás formaciones de la Carrera, corresponderá a los jueces oficiales. Hacia 1676, el Consulado y la Corona ya habían suscrito un nuevo asiento, a efecto de que aquél se encargara del despacho de los avisos. Dos años más tarde, con motivo de la renovación del anterior acuerdo, las partes deciden aumentar el tonelaje de los navíos de ochenta a ciento diez toneladas y autorizan la carga de frutos de la tierra en ellos.²⁰⁵

A falta de asiento, o cuando era necesario despachar avisos adicionales, los generales debían ofrecer a los particulares la posibilidad de hacer el viaje. Éstos solían aceptar el encargo sin ningún reparo siempre que se les permitiera llevar carga. Los generales sólo debían evitar que se emplearan navíos cuyo porte fuera superior a las cien toneladas.²⁰⁶

201 Recordemos que ordenan el envío de un aviso mensual.

202 Despacho Navíos de Aviso, Contrat., 5,092, 2, 138v. La cédula remite expresamente a la instrucción a generales de 1597, la cual dispone en su capítulo 18 que “[...] en cada flota vayan por lo menos tres o cuatro barcos luengos y otorgados que no pasen de veinticinco pipas de carga cada uno para que estos sirvan de busca ruido, y vuelvan a España con aviso [...]”.

203 Recop. L.P., 3, XXIV, p. 1. 27-VIII-1616. Recop., 9, XXXVII, p. 1.

204 Capítulo 7, Asiento de 1618. Publicado por G. Céspedes del Castillo (1945), pp. 156 y ss.

205 La suscripción del asiento de 1678 es mencionada por Lutgardo García Fuentes. L. García Fuentes (1980), p. 167.

206 R. C. a generales de 22-II-1649 citada por J. Veitia (1671) II, XXI, p. 8.

Un aviso se consideraba rápido si hacía el viaje en cincuenta días. Un promedio aproximado estaría cerca de los setenta y cinco días. Aunque el cálculo no deja de ser arbitrario, porque el desarrollo del viaje dependía de condiciones tales como el tamaño y características de la nao, la presencia de enemigos, las condiciones climatológicas, la carga o la destreza del piloto. En ocasiones, los viajes podían llegar a superar los ciento diez días de duración.²⁰⁷

II. LOS OBSTÁCULOS

El 8 de julio de 1563, Pedro de las Roelas, capitán general de una de las flotas de ese año, salía de Ocoa con parte de su formación rumbo a la Nueva España. Hasta el día 15 navegó con buen tiempo; después encontraron calma durante dos días. Los pilotos sabían que, debido a la calma, la corriente los estaba arrasando, y pensaban que se dirigían hacia las islas Caimanes. La situación representaba gran peligro para las naves debido a los bajos existentes en los alrededores de aquel archipiélago. Pero tal extremo no podía ser confirmado. La posición de la formación no era clara debido a que los pilotos no podían medir la altura en la que se encontraban por estar nublado. En la madrugada del 18 de julio, mientras seguían intentando tomar la altura, dieron con los arrecifes llamados los jardines. Como consecuencia de ese accidente se pierden la capitana, tres naves y un patache. Las pérdidas no fueron mayores, porque la capitana disparó un tiro con el que avisó al resto de las embarcaciones del peligro que corrían. La formación finalmente llega a San Juan de Ulúa el último día de julio.²⁰⁸

Lo sucedido a la formación de Pedro de las Roelas parece que no es más que una fatal combinación de circunstancias. Sin embargo, todas ellas y muchas otras más eran factores que determinaban gran parte de lo que acontecía en el viaje. A pesar de calcularse las travesías en las épocas más propicias —extremo que no siempre se cumplía— las condiciones de la navegación presentaban diversas variables cuyos efectos podían llegar a ser devastadores. El tiempo, la corriente y los arrecifes eran obstáculos naturales que día a día debían enfrentar y vencer los navegantes indianos. Pero además de éstos, existía un obstáculo adicional cuya presencia obligó a los navegantes indianos no sólo abastecer y pertrechar bien sus naves, sino también a armarlas. Las agresiones al comercio serán esa barrera suplementaria que los navegantes de la Carrera deberán superar para completar su travesía.

207 E. Lorenzo Sanz (1986) II, pp. 315-316.

208 Carta al rey de 15-IX-1563. C.M.F.N., XXI, 507v.

A. Los obstáculos naturales

Las peripecias del viaje se inician poco después de la salida del puerto de Muelas en Sevilla, en el cauce del Guadalquivir. En tanto no se superara el paraje de Las Horcadas, las naos debían ir con suma precaución.²⁰⁹

Las restricciones existentes obligaron a muchos navegantes a cargar sus naos en Sevilla. Sin embargo, el continuo aumento del porte empieza a exigir cada vez más excepciones. De las licencias para cargar naos fuera del puerto de las Muelas expedidas a título de excepción se pasa a las cédulas por las que se pide a los jueces oficiales que determinaran de manera general qué naos debían cargar pasados los bajos.²¹⁰

A mediados del siglo XVI, el costo del despacho de una nao grande, desde los preparativos hasta la salida, podía inflarse drásticamente debido a las dificultades del río. Pedro Menéndez de Avilés informaba en una carta al rey de que el precio del flete de mercancías por el Guadalquivir desde Sevilla hasta Sanlúcar se había disparado hasta alcanzar el costo de un flete de un puerto andaluz a alguno cantábrico.²¹¹ Los cargadores se veían obligados a pagar esos precios debido a que sus mercancías tenían que pasar por la Casa de la Contratación antes de cargarse, y como esta última operación no podía hacerse en Sevilla, era necesario llevarlas río abajo en alguna otra embarcación.

Estando en el puerto de Bonanza, los navíos se encontraban a salvo de cualquier peligro, esperando pacientemente el momento oportuno para aventurarse a cruzar la barra y salir al mar. En una carta al rey, Alonso Pejón relata que, estando su nao abasteciéndose en Bonanza, hubo buenas condiciones para cruzar la barra, por lo que tomó la decisión de aventurarse a atravesarla y terminar de cargar afuera.²¹² La aparición de buenas condiciones para el cruce de la barra no era un fenómeno común. Por ello, cuando éstas se daban, los mandos solían suspender cualquier actividad y dedicar todos sus esfuerzos a esa operación.

Remontar la barra requería de marea y viento favorables, así como de suficiente agua en ella.²¹³ Cuando faltaban alguna de estas condiciones, las

²⁰⁹ En el apartado relativo a las derrotas se mencionan algunos de los bajos ubicados en esa parte del cauce.

²¹⁰ R. C. a jueces oficiales, 17-XI-1553, Indif., 1965, 12, 54v. Otra para que permitan a las naos que así lo requieran cargar pasados los bajos. R. C. a jueces oficiales, 22-VIII-1556, Indif., 13, 190-190v.

²¹¹ Memorial de Pedro Menéndez, s. f. C.M.F.N., XXI, 348.

²¹² Carta de 19-VII-1553. C.M.F.N., XXI, 174.

²¹³ Opinión del general Pablo Fernández de Contreras citada por F. Serrano Mangas (1992) p. 36.

probabilidades de éxito se reducían hasta llegar a ser prácticamente imposible. En muchas ocasiones, la falta de viento se sustituía mediante el empleo de barcos de remos que remolcaban a las naos. De hecho, cada vez que un contingente importante se preparaba para el cruce, se procuraba tener barcos de remos prevenidos para rescatar a las naves que corrieran peligro.²¹⁴ En el caso de la falta de marea o agua, el único remedio era el alijo de carga. Reunidas las condiciones necesarias, el mando de la nave era cedido a un piloto especializado en la maniobra de la barra. No obstante, su presencia no garantizaba la entrada o salida exitosa. Muchas naves se perdieron bajo el mando de estos artífices.

Los desastres en la salida o entrada de la barra se suceden con pasmosa continuidad ante la impotente mirada de los armadores y la aparente pasividad de mercaderes y administración.²¹⁵ La normatividad expedida en materia de construcción no representó en ningún momento una solución al problema planteado por la barra. De su falta de aplicación se deduce la complicidad de todos los protagonistas de la Carrera por igual. Un claro ejemplo de tal extremo se observa en el fracaso de la aplicación de la orden de 1628. Ésta prohibía el empleo de navíos de más de quinientas cincuenta toneladas en la navegación indiana, a fin de que todos pudieran pasar la barra de Sanlúcar.²¹⁶

Cuando los desastres en la barra no se presentaban en forma de naufragios, se podían dar en forma de retrasos. Serrano Mangas menciona que Tomás de Larraspuru debe esperar ciento cuatro días para poder cruzar la barra.²¹⁷ Todos estos factores terminarán por hacer ver a los hombres de la Carrera que era necesario permitir el uso de las instalaciones portuarias gaditanas en muchos casos. Bajo esa idea, se sitúa la orden de 1641, por la que se dispone que la Armada de Indias podía fondear en Cádiz. Pese a ello, esta permisión será muy cuestionada, tal y como hemos visto con anterioridad.²¹⁸

El alijo de mercancías también era un recurso utilizado a la llegada de las flotas. Una cédula de 1573 ordenaba que los navíos que no pudieran subir hasta Sevilla debían descargar el oro y plata para que otros barcos lo subieran.²¹⁹

214 Pedro de las Roelas emplea una galera para remolcar embarcaciones en el cruce de la barra. Pese a ello, a mitad de la maniobra de salida de su nao, el viento faltó, quedando ésta en un bajo. Para rescatarla fue necesario alijar todavía más carga y artillería. La nao eventualmente fue rescatada, pero no pudo cruzar ese día. Carta al rey, 24-III-1563. C.M.F.N., XXI, 466.

215 Un recuento de algunos accidentes ocurridos en la barra en la primera mitad del siglo XVII aparece en F. Serrano Mangas (1992), pp. 35-36.

216 Ver capítulo cuarto.

217 F. Serrano Mangas (1992), p. 36.

218 Ver apartado "los puertos" en este capítulo.

219 R. C. de 2-IX-1573. Recop. L.P., 3, XXII, p. 16. Recop., 9, XXXIV, p. 30. La Instrucción de 1573 también considera dicha posibilidad.

Una vez superada la barra, las formaciones indianas debían esperar las condiciones meteorológicas propicias para navegar. En muchas ocasiones, los vientos adversos, las calmas o las tormentas les obligaron a tomar puerto nuevamente. En esos casos, rara vez cruzaban la barra, y por lo regular se dirigían a Cádiz o a algún otro fondeadero de más fácil acceso. Pedro de las Roelas relata cómo se hizo a la vela en los últimos días de marzo y tras estar varios días navegando a la deriva a causa de la violencia del viento, convoca a los pilotos de su formación a una junta en la que deciden tomar puerto en Cádiz. A su llegada, encuentra que le faltaban cinco navíos. Dos entran a la bahía, un día después. Al segundo día regresaron otros dos. La nao que faltaba arribó en Gibraltar. La flota deberá esperar hasta el primero de mayo, fecha en que por fin se vuelven a hacer a la vela.²²⁰

La violencia de las tempestades, los huracanes o los vendavales causaban daños a los navíos, incluso cuando éstos se encontraban al abrigo de un puerto. Los relatos sobre los desastres causados por los elementos circulan en boca de todos los navegantes. Alonso de Pejón, en una carta al rey, menciona que en una embarcación procedente de La Habana había llegado un maestre que venía de Nueva España, que le informó sobre los desastres causados por un huracán en el puerto de San Juan de Ulúa.²²¹ En cuanto a Cádiz, su vulnerabilidad al viento fue el argumento más utilizado para descalificarlo como puerto propicio para el tráfico con Indias.

Durante una tormenta en alta mar, uno de los mayores peligros que corrían las naos de las flotas era el de chocar entre ellas. Por tal motivo, debían separarse tan pronto como les fuera posible. En medio del temporal poco podían hacer los tripulantes de una embarcación. Por lo general, se limitaban a asegurar todo el equipo de a bordo y guardar la artillería en la bodega. Las velas eran empleadas mientras fueran consideradas de utilidad. Cuando la violencia del viento era demasiada, se estimaba que era mejor amainarlas y dejar que la nave fuese llevada por la tormenta. Entonces se decía que la nave iba *mar al través*. Únicamente se procuraba contrarrestar los movimientos mediante el uso del timón.

En momentos de peligro, los maestros de las naos solían tomar decisiones rígidas para asegurar lo mejor posible su vida y su embarcación. El general

²²⁰ Cartas de Pedro de las Roelas al rey firmadas entre marzo y mayo. C.M.F.N., XXI, 467-471v. Conviene resaltar que la flota de Las Roelas se había hecho a la vela en la época dispuesta por las Ordenanzas de 1561, lo cual indica que inclusive cuando los tiempos establecidos se respetaban, el éxito del viaje no estaba asegurado.

²²¹ Carta al rey, 1-V-1553. C.M.F.N., XXI, 176v.-178. De quince navíos que se hallaban fondeados, se perdieron doce y los tres restantes quedaron muy dañados.

Sancho Pardo relata cómo durante una tormenta, estando su nao en muy malas condiciones, encuentra a una embarcación de su flota. El general ordena al maestre que no le abandone so pena de muerte. Aquél le indica que no lo haría. Sin embargo, tan pronto como llegó la noche, el maestre hizo desaparecer su nao.²²²

En contraposición a las tormentas se encontraban las calmas. Su aparente carácter inofensivo ocultaba un peligro quizá tan grave como el de las tormentas. Se trataba del hecho de que, durante las calmas, los navíos, por lo general desprovistos de remos, se encontraban a la deriva. Esta circunstancia no sólo repercutía en la duración del viaje, sino que también podía darse el caso de que los navíos se desviarán de su ruta. En 1555, la flota proveniente de Nombre de Dios estuvo a punto de desembocar en el canal de Bahama²²³ debido a la calma. De haber sucedido esto, hubieran salido al océano sin estar preparados para ello.²²⁴

La navegación en circunstancias consideradas normales también acarrea ciertos riesgos debido a la falta de instrumentos que pudieran detallar con precisión la posición en la que se encontraba una nao durante el viaje; falta de pericia de los pilotos; omisiones en la carta de marear o alguna otra causa fortuita. En ocasiones no se tenía una idea fija de por dónde se navegaba. Para evitar esa sensación de inseguridad, era necesario mantener en todo momento vigías en las naos para que fueran descubriendo las rocas o bajos visibles durante la ruta. Muchos de estos obstáculos se hicieron célebres entre los navegantes debido a los desastres causados. Entre ellos destacan los alacranes, frente a las costas de Yucatán o el quitasueños, frente a Nicaragua, entre otros.

B. Obstáculos humanos

Al margen de los problemas climáticos o geográficos, serán los ataques al tráfico de la Carrera los que determinen la forma en que se crearía y operaría el sistema de flotas y armadas de Indias. Casi todos los esfuerzos por mantener el tráfico comercial deberán tener en cuenta la posibilidad de un encuentro con el enemigo. Los funcionarios encargados de los despachos ocuparán la mayor parte

²²² Carta de Sancho Pardo a Luis Fajardo, 22-V-1595. C.M.F.N., XII, 357 y ss.

²²³ El canal de Bahama en sí representaba otro de los peligros que los navegantes de la Carrera debieron afrontar. Se trataba de un estrecho pasaje ubicado entre la costa de la Florida y las islas Bahamas. Las dificultades en este paraje no sólo se limitaban a la estrechez del paso o a la existencia de bajos, sino que también existía el problema de los huracanes.

²²⁴ Carta de Álvaro Sánchez a los jueces oficiales, 18-VI-1555. C.M.F.N., XXI, 203v. Las embarcaciones no llevaban suficientes bastimentos como para afrontar la travesía.

de su tiempo apostando formaciones militares y cerciorándose de que los mercantes reunieran un mínimo de condiciones de seguridad.

Los ataques al tráfico indiano se presentan desde la época del descubrimiento, aunque no se trata de ataques específicos a ese tráfico —salvo quizá la presión de Portugal— sino de meros encuentros furtivos de navegantes en busca de fortuna. A propósito del tema, Francisco Felipe Olesa Muñido define la época del reinado de Carlos I, como un periodo en el que

la costumbre marítima imperante evoca más que un conflicto declarado entre dos Estados una guerra constante entre particulares. Éstos, amparados en cartas de marca u otros documentos semejantes que autorizaban a la víctima de un ataque a tomar represalias en contra de algún connatural del atacante, surcaban los mares en busca de presas en una serie de interminable agresiones.²²⁵

Nosotros nos adherimos a esta postura e incluso nos atreveríamos a darle validez en épocas anteriores.²²⁶

Pero será precisamente en el reinado de Carlos I en el que el tráfico comercial indiano empiece a sufrir agresiones constantes. Agresiones que continuarán durante todo el periodo que nos ocupa e incluso con posterioridad. Fundamentalmente se ha venido explicando que la causa de los ataques se encontraba estrechamente relacionada con los vaivenes de la política exterior de la monarquía de los Austrias. Tal extremo lo estimamos irrefutable. Aunque nos inclinamos a pensar que dicho planteamiento debe ser matizado en función de las fechas que se deseen considerar y del área geográfica en donde se efectuaban las agresiones. Así por ejemplo, resulta incuestionable que, a partir de mediados del siglo XVII, las aguas de Las Antillas se hallaban infestadas de navegantes que actuando *motu proprio* mantenían en jaque a puertos y tráfico comercial por igual. Aunque también cabe decir que este tipo de actividad no representó nunca un serio peligro para el sistema de flotas de la Carrera. El número de integrantes de un convoy indiano, incluso en épocas de crisis, así como su armamento, eran razones suficientes como para desalentar cualquier tentativa de ataque de una escuadra poco armada y pertrechada. Lo cual nos lleva a otra afirmación, ésta sí aplicable a todo el periodo: el movimiento del sistema de flotas de la Carrera

225 F. Olesa Muñido (1968), p. 536. Al respecto, I. A. A. Thompson afirma que “Durante la mayor parte del siglo XVI la guerra en el Atlántico no fue una contienda entre estados sino entre súbditos, no entre marinas sino entre corsarios y mercantes armados”. I. A. A. Thompson (1981), p. 226.

226 Ver F. Pérez Embid (1944) y A. Lewis (1985).

de Indias se desarrollaba, en términos generales, con independencia de la vida de los puertos indianos y del comercio entre ellos.²²⁷

Sin embargo, la situación era muy distinta en las primeras cuatro décadas del siglo XVI. Por este tiempo, los navegantes inmersos en esa *guerra de particulares* a la que se ha hecho alusión con anterioridad no contaban con el apoyo institucional de una monarquía para ampliar su poder ofensivo o defensivo. Si acaso, existía algún tipo de financiamiento encubierto, pero sobre todo tolerancia. Carlos I será quien primero se decida a intervenir en una forma un poco más activa. Su decisión es consecuencia de los incesantes asaltos a las naves llegadas de Indias. Destaca el protagonizado por Florín en 1522, que toma una embarcación con el tesoro que Hernán Cortés remitía al emperador. Por otra parte, los navegantes franceses obtienen suficientes éxitos en actividades como para apercebir a los incipientes comerciantes sevillanos sobre la necesidad de proteger sus bienes. La estrategia parece clara. Se procuraría tener una fuerza naval que patrullara las zonas por donde solían recalar los navíos llegados de Indias para combatir o disuadir a los depredadores. La Corona ya había venido insistiendo sobre la necesidad de armar mejor las embarcaciones. Pero la idea no era muy bien recibida debido al alto costo del armamento y a su estorbo y poca utilidad durante la mayor parte del viaje. En una travesía de semejante longitud importaba más ocupar el espacio de porte disponible en carga que en piezas de artillería cuyo uso estaba sujeto a la última parte de la travesía y siempre que la suerte fuera adversa. Nos inclinamos a pensar que los navegantes consideraban que valía la pena el riesgo. De hecho, esta actitud caracterizará a todos los comerciantes y navegantes de la Carrera en los siglos que aquí se tratan cuando actuaban como entidades particulares. La conducta será distinta a nivel institucional, como lo demuestran organismos como el Consulado y la Universidad de Mareantes. Pero esencialmente todos esperaban de la monarquía el remedio definitivo.

La notoriedad de las acciones de los primeros navegantes franceses que probaron fortuna con el tráfico indiano desencadenará la actividad armadora en los puertos de ese reino, destinada a hacer presas. Al mismo tiempo, la administración de Francisco I comprendió que el ataque a ese tráfico podía contribuir

²²⁷ En diciembre de 1549, la Audiencia de Santo Domingo escribía al rey informándole de los graves daños causados por los corsarios por esa zona y le solicitaba encarecidamente la puesta en servicio de dos galeones y un patache para que vigilaran la zona. Al hacerlo, proponen que la navegación interoceánica fuera vigilada por dos Armadas, una en las Antillas y otra en Andalucía. Carta al rey, 5-XII-1549. C.M.F.N., XXI, 70. La ineficacia de la Armada de Indias en Indias, incluso en época del adelantado Menéndez de Avilés, o el fracaso en la puesta en servicio de la Armada de Barlovento son claras muestras de ello.

a debilitar el poder de los Austrias. Nacían las bases de lo que sería la estrategia del acoso al tráfico de la Carrera. Pronto la monarquía francesa pasará de la tolerancia al apoyo. En un futuro muy cercano, ingleses y holandeses utilizarán la misma estrategia para combatir a un enemigo a todas luces superior.²²⁸ Solamente cabría aclarar que los efectos eran apenas perceptibles para la monarquía en los primeros años, pero a partir de la mitad del siglo empezarán a adquirir un cariz capital para los intereses de los Austrias.²²⁹ No obstante, no puede dejar de mencionarse la decisión de enviar una Armada en 1537 para recoger el tesoro de la Corona y particulares, y las formaciones que le siguieron.

La aparición de mayores medidas de protección de la navegación interoceánica, principalmente caracterizadas por el apresto de armadas destinadas a patrullar el tramo de las Azores a la península y el decidido apoyo de la administración francesa al acoso marítimo, terminarán por desplazar el escenario de la lucha hacia el oeste. Los primeros ataques de que se tiene conocimiento en aguas americanas se remontan a la segunda mitad de la década de 1520. Es decir, casi inmediatamente después de la decisión de formar periódicamente armadas a costa de averías.²³⁰

De acuerdo con Paul E. Hoffman, el acoso al tráfico indiano entre 1535 y 1574 fue especialmente agudo en los periodos que comprenden de 1535 a 1538, de 1541 a 1544 y de 1552 a 1559. Respecto de las áreas en donde los ataques se desarrollaban, el tramo Azores-península registró mayor actividad, aunque en Indias la situación presentó un incremento constante.²³¹ El protagonismo de todos estos ataques debe ser buscado fundamentalmente en corsarios franceses.

A partir de la segunda mitad del siglo se inaugura la actividad de los ingleses en aguas indianas. La primera expedición importante será protagonizada por

²²⁸ La superioridad española es clara hasta principios del siglo XVII. Empieza a cuestionarse a partir de entonces, pero aún seguirá siendo respetada.

²²⁹ Lynch menciona que “el agotamiento de los filones europeos hizo que Carlos (I) dependiera cada vez más de las Indias españolas”. En la primera mitad del siglo XVI, los ingresos provenientes de Indias representaban un 20% del total de las entradas de la Hacienda Real. J. Lynch (1993) I, pp. 74-77. En los momentos de mayor apuro, la Corona no dudó en mover todas sus piezas disponibles para asegurar la llegada de las formaciones indianas. Ejemplo de ello fue la presencia de las galeras de la escuadra de Nápoles en aguas del estrecho. F. Olesa Muñido (1968), p. 503.

²³⁰ Hasta ese entonces, además de las armadas que habían empezado a formarse, la actividad defensiva se resumía en el envío de navíos de armada a recibir a un grupo de naos llegadas de Indias en 1507 (mencionado por G. Céspedes del Castillo (1945), p. 22). Otro envío de navíos en 1512 con advertencia a Portugal para que no acoja navíos corsarios franceses. C. Fernández Duro (1972) I, p. 201. Aprestos de carabelas hacia Cuba para asegurar la navegación en aquellas aguas en 1513 (C.D.I.U., 6, 3).

²³¹ P. E. Hoffman (1970), pp. 7 y ss. Aunque reiteramos que el problema empezó a preocupar mucho más a partir de la mitad del siglo.

John Hawkins en 1563. Su viaje será pronto emulado. En 1572, Drake toma Panamá, hecho que, combinado con el éxito de Menéndez de Avilés frente a los franceses en La Florida en 1565, dará el protagonismo del acoso del tráfico indiano a los ingleses.

El establecimiento de dos flotas anuales entre la península e Indias, escoltadas por navíos de armada, contribuye a dar seguridad al tráfico, pero no crea la sensación de inexpugnabilidad deseada. Un memorial al rey escrito en el Consejo de Indias expresa claramente el punto de vista español. Mientras estaban ultimándose los preparativos para la salida de la flota de Nueva España y esperando la llegada de las formaciones de Tierra Firme y Nueva España del año anterior, llegan noticias a la Corte alertando sobre la presencia de corsarios ingleses y franceses en la costa. Se teme por la suerte que puede correr cualquiera de las tres formaciones. Tras tratarlo ampliamente, los miembros del Consejo concluyen que las agresiones podían presentarse en tres formas: robos en las Canarias o Madera, posteriormente cazar a la flota de Nueva España que estaba a punto de salir; ir a las Azores a esperar a las flotas que debían estar por llegar y a las naos portuguesas de la especiería que aparecieran; robar en Canarias para después dividirse y unas dirigirse a las Indias y las más fuertes colocarse cincuenta leguas mar adentro del cabo de San Vicente. Considerando las naos que se tenían, proponen tres posibles acciones: despachar tres carabelones ligeros desde Lagos o Lisboa. Uno iría a Canarias de aviso (ponderan la conveniencia de que pase a Indias para apercibir aquellos puertos por el temor general que podía suscitar). Los otros dos a las Azores, en donde aguardarían a las flotas que llegaban para avisarles que debían ir a la Tercera. La flota de Nueva España saldría escoltada por los galeones del general Pedro Menéndez de Avilés, manteniéndose con ella hasta cincuenta leguas adelante de la isla del Hierro. En ese paraje se separarían de la flota llevando consigo a las naos capitana y almiranta de la flota. En su lugar designarían dos navíos mercantes para que dirigieran a la formación novohispana. Al efecto, se les proporcionarían armas adicionales y soldados. A continuación, los galeones navegarían rumbo a Azores para escoltar a las flotas hasta Sanlúcar. La capitana y almiranta entrarían al puerto junto con las flotas. En su momento, serían ocupadas como navíos insignia de la flota de Tierra Firme que se pensaba despachar en agosto. Los galeones, por su parte, irían a Indias. En este plan también se contempla la posibilidad de reunir a la Armada de Portugal con los galeones o el envío de galeras al cabo de San Vicente.

La segunda opción planteada por los consejeros preveía reunir en las Azores a los galeones y a la Armada de Portugal para que juntas esperaran a las

formaciones de Indias y de la India. Una vez reunidos, debían viajar hasta el cabo de San Vicente, en donde unos pondrían rumbo a Lisboa y los otros a Sanlúcar. La flota de Nueva España podría navegar con su capitana y almiranta, y para evitar encuentros con el enemigo se propone que fuera por Cabo Verde. Los navíos de Canarias saldrían por su cuenta, juntándose con la flota para el regreso.

Finalmente, la tercera opción era tomar dos navíos de mil doscientas y de novecientas toneladas, y artillarlos con las doce piezas que se podían obtener del hierro que había para fundir. El armamento se completaría sacando una pieza de cada nao mercante de la flota que se aprestaba y la que se pudiera obtener de otros sitios. Las tripularían con trescientos soldados y marinos. Estas naos, la capitana y almiranta y los cuatro galeones de la Armada de Menéndez se dirigirían a las Azores. Posteriormente, los cuatro galeones saldrían con la flota.²³²

De lo anterior se desprende que incluso cuando el tráfico con las Indias se hallaba a punto de llegar a uno de sus máximos momentos, los problemas para asumir su defensa ponían en serios predicamentos al aparato administrativo de la monarquía. La capacidad defensiva de los contingentes se ponía en duda, y no existían suficientes recursos para proteger a las flotas y a los territorios al mismo tiempo. Ante ello, los esfuerzos se concentrarán principalmente en proteger el regreso de los contingentes indianos, poniendo especial énfasis en los viajes de las formaciones de Tierra Firme.

No obstante, la fortaleza naval española seguirá manteniendo un dominio generalizado de los mares. Después de todo, el tonelaje total de su marina se calculaba en unas doscientas cincuenta mil toneladas, cantidad que equivalía a poco más de un tercio del total europeo.²³³

Apoyados en esa superioridad, los convoyes de la Carrera de Indias, con el respaldo de la Armada de la Guarda y la Armada del Mar Océano, mantendrán la categoría de formaciones inexpugnables en el exterior, mientras otros sectores enfrentaban la creciente presión de ingleses, franceses y holandeses.²³⁴ Incluso éxitos enemigos como la toma de Cádiz en 1596 con el incendio de la flota de Nueva España, no son suficientes como para debilitar la imagen de los contingentes indianos en alta mar. La estrategia española estará basada en el envío de

²³² Consulta del Consejo, 1569. Pat. 259, R. 31.

²³³ C. R. Phillips (1986), p. 8. Las cifras calculadas para el tonelaje total de toda Europa se encuentran entre las seiscientas y las setecientas mil toneladas. Los guarismos fueron tomados por la autora de F. Braudel (1981), p. 363. Usher Abbott, también citado por la misma autora, menciona que en 1570 el tonelaje conjunto de las marinas portuguesa y española sumaba unas trescientas mil toneladas, frente a unas doscientas treinta y dos mil de los holandeses y muy superior a los totales de franceses o ingleses. U. Abbott (1967), p. 212.

²³⁴ Nos referimos a los puertos en Indias y al tráfico de cabotaje.

formaciones de probada fortaleza, y en rehuir los encuentros con el enemigo. La presencia de la Armada del Mar Océano, patrullando sitios clave o proporcionando escoltas, disipará cualquier temor sobre la seguridad del tesoro. La Armada de la Guarda, por su parte, inicia un proceso que terminará por hacerla desaparecer como formación independiente de las rutas de la Carrera para convertirla en protagonista principal de esos viajes.

El dominio español empezará a decrecer desde el inicio del siglo XVII. Ello a pesar de que el reinado de Felipe III invirtió una importante cantidad de recursos y esfuerzos para evitar el declive.²³⁵ Una gran parte del problema debe buscarse en la construcción naval y en la evolución táctica y tecnológica experimentada por los contrincantes de los españoles frente al letargo de éstos. Fernández Duro, citando las Instrucciones dadas en 1622 por Fabrique de Toledo, resalta la pasividad de los mandos españoles en modernizar su artillería y técnicas de combate. Menciona que los calibres españoles eran menores que los de los enemigos. Pone en relieve el persistente uso de técnicas del siglo XVI para el combate, como la formación de la media luna y la búsqueda del abordaje. Holandeses e ingleses se ponían en línea y descargaban tandas de artillería causando mucho daño a sus contrincantes antes de acercarse. Los franceses, por su parte, usaban navíos de fuego. En general, todos rehuían el abordaje a no ser que contaran con notoria ventaja. Los españoles, en cambio, esperaban para disparar su artillería hasta estar a tiro de mosquete, pero en ocasiones, cuando ese momento llegaba, el daño recibido podía haber sido determinante.²³⁶

Por lo que respecta a la construcción, en su momento explicamos cómo se desechó la idea de fabricar cascos mejor preparados para el combate, por estimarse máspreciado el espacio para la carga.²³⁷

En la tercera década del XVII, la fortaleza de las formaciones de la Carrera empezará a ser seriamente cuestionada. La estrategia empleada empezará a virar para centrarse principalmente en esquivar el encuentro con el enemigo. En 1625, se sabía que una armada inglesa se encontraba esperando a la flota y los galeones, cerca de las costas de la península. La llegada del convoy sin novedad hizo que el rey ordenara “se dijese 110 mil misas, y para las 104 mil se libraron 208 mil reales...”.²³⁸

Las consecuencias del decaimiento no sólo se observan en el Atlántico. Así, por ejemplo, esos mismos galeones que con tanto peligro llegaron en 1625, no

235 C. R. Phillips (1986), pp. 27 y ss.

236 C. Fernández Duro (1972) V, p. 83.

237 Ver capítulo cuarto.

238 C.D.I.U., 14, 53.

traían plata. El virrey del Perú, marqués de Guadalcazar, no la envió por temor a la armada enemiga que estaba en el Mar del Sur.²³⁹

Bajo ese tenso panorama tiene lugar la primera gran crisis del sistema. En 1628, en la bahía de Matanzas el almirante holandés Piet Heyn combate y vence con su armada a la flota de la Nueva España del cargo del capitán general Juan de Benavides Bazán. La flota de Nueva España estaba integrada por quince navíos: dos galeones y once mercantes provenientes de San Juan de Ulúa y dos galeones de Honduras. Al dirigirse a La Habana encuentran el bloqueo de Heyn. Benavides, sin consultar con el almirante u oficiales de otros navíos, opta por dirigir su formación a la bahía de Matanzas. Ahí pensaba desembarcar la plata y mercancías y salir a pelear. Al entrar a la bahía, las naves encallaron. Se dice que dieron con un bajo que no aparecía en las cartas de marear. Benavides pensó en defender su posición, pero al poco tiempo rectificó y dio orden de desembarcar. El almirante Juan de Leoz resistió en su nave. Sin embargo, debido a la posición en la que habían quedado los navíos de armada de la flota, la mayor parte de sus piezas se hallaban inutilizadas. Adicionalmente, los holandeses tenían una ventaja de dos a uno en efectivos. El botín sumó cerca de doce millones de florines. La llegada de Heyn a Holanda causó una expectación extraordinaria. Uno de los legendarios tesoros de las Indias finalmente había caído en sus manos. La recepción de la noticia en España causará indignación. Indignación que terminará por cobrarse la vida de Benavides Bazán.²⁴⁰

Lo cierto es que, al margen de culpas o negligencias personales, los vicios del sistema habían contribuido para que se diera el desastre. Se dice que las naos de armada de la flota iban excesivamente cargadas. Tal extremo puede ser puesto en duda si se tiene en cuenta que la carga en el tornaviaje eran principalmente metales preciosos. En todo caso, es muy probable que las naos mercantes fueran mal armadas y tripuladas. En pocas palabras, esa flota y sus contemporáneas estaban lejos de tener la capacidad defensiva que de acuerdo con las disposiciones vigentes debían portar. Se confiaba más en la suerte que, al fin y al cabo, era gratuita, que en el costo de los cañones y el espacio que ocupaban.

Aunque todo lo anterior no debe restar mérito alguno a la formación de Heyn. Ésta fue capaz de resistir un bloqueo en una posición muy comprometida y lejana a sus centros de abastecimiento. Llegada su oportunidad la supieron aprovechar.

²³⁹ J. Veitia (1671) II, IV, p. 23.

²⁴⁰ Después de un proceso en el que actuó como fiscal don Juan de Solórzano Pereyra, se decidió condenar a muerte al capitán general. La sentencia fue ejecutada en mayo de 1634. C. R. Phillips (1986), pp. 4-5.

Ello no hace más que probar que atacar un contingente de la Carrera, incluso en la época de su declive, era una empresa por demás complicada.

Un testimonio de mediados de la década de 1630 nos permite comprobar que el desastre de Matanzas no modificó sustancialmente la actitud de los navegantes respecto del armamento de sus naos. Se trata de la crónica del viaje de la flota novohispana de 1635. Cuando el contingente se encontraba cerca de Cuba en su viaje de ida, se avistó una embarcación enemiga en su interior. La capitana se acercó a ella e intercambiaron tiros sin que una y otra acertaran. A continuación el enemigo pasó frente a la nave del autor de la crónica. Ésta le disparó una vez, mientras que la nave intrusa disparó cinco veces. Tampoco se hicieron daño. Finalmente, tocó a la almiranta el turno de cañonearse con él, esta vez con éxito, al acertar dos veces en el blanco y sin recibir daño. El navío enemigo terminará escapando y el autor de la crónica aprovecha para reflexionar sobre el suceso afirmando que “la flota sólo se compone de ver como cargan con más mercaderías a las naves, sin reparar en otra cosa, ni prever peligros tan conocidos de enemigos”.²⁴¹

En 1638, se presentará una nueva oportunidad para los holandeses. En esa ocasión, Cornelius Joll se enfrentó a Carlos de Ibarra. A pesar de que aquél utilizaba artillería de mayor calibre, le resultó imposible dañar lo suficiente el casco de la capitana de Ibarra. Cuando los holandeses se acercaban para el abordaje finalmente pudieron abrir fuego cómodamente las bocas del galeón español rechazando el ataque. La formación de Ibarra, posteriormente, se refugia en Veracruz, en donde permanecerá bloqueada.²⁴² Una vez más, quedaba certificada la fortaleza de los galeones de la plata españoles. No así su contundencia ofensiva.

Mientras esto sucedía en Indias, en Europa, la monarquía española se jugaba su última carta para intentar conservar el dominio del mar. La expedición de las Dunas y su fracaso harán que la atención en los asuntos navales se centre principalmente en el ir y venir de la Carrera, dejando para el siglo la siguiente centuria cualquier otra iniciativa naval de relevancia.

Con posterioridad a la paz de Westfalia, la Carrera de Indias obtiene un pequeño respiro. Sin embargo, las agresiones inglesas se reanudarán a mediados de la década de 1650. Esta vez con éxito. En 1656, después de escapar por un

²⁴¹ Relación de viaje a la Nueva España, 1635. C.M.F.N., II, 373-373v. No queremos dejar pasar este suceso sin resaltar que los artilleros de uno y otro bando no pudieron acertar en la mayor parte de sus tiros. Ello nos da una idea del grado de dificultad de su actividad.

²⁴² F. Serrano Mangas (1989), p. 134. Hay relación del encuentro hecha por Carlos de Ibarra en C.M.F.N., VII, 7 y 25.

estrecho margen de un intento de bloqueo de la escuadra del vicealmirante Goodson cerca de Cuba, la flota de Tierra Firme se encuentra en septiembre con una parte de la formación del almirante Blake frente a Cádiz.²⁴³ El resultado de la batalla fue la toma de la capitana y un mercante, el hundimiento de la almiranta y una urca, escapando las demás. Meses más tarde, Blake, que había mantenido el bloqueo frente a las costas españolas, recibe informes en el sentido de que la flota de la Nueva España había arribado al puerto de Santa Cruz en Canarias en febrero de 1657. En abril atacó a la flota que se encontraba anclada en dicho puerto hundiendo o inutilizando a la mayor parte de sus unidades. En esa ocasión, no obtuvo beneficios en metálico, aunque sí logró evitar que el tesoro llegara a su destino.²⁴⁴

Ante la falta de una fuerza naval capaz de contender contra los ingleses, se opta por autorizar el corso, permitiéndose la llegada de “corsistas” españoles y extranjeros a comerciar en puertos de la península. La política de apertura dio magníficos resultados, puesto que obligó a las armadas inglesas a realizar labores de escolta, además de que su comercio sufrió pérdidas. No obstante, el corso en Indias continuó prohibido.²⁴⁵

En el panorama de la Carrera de Indias, las derrotas de mediados del siglo cerrarán el capítulo de las agresiones importantes en época de los Austrias. A pesar de que a partir de la siguiente década se inicia lo que comúnmente se conoce como “época de oro de la piratería”,²⁴⁶ el tráfico organizado de ultramar permanecerá en términos generales ajeno a esa situación. Las causas de ello debemos buscarlas nuevamente en la fortaleza de los convoyes empleados. La administración real siempre mantuvo firme la política de fornecer el máximo posible cada formación destinada al transporte del tesoro, sin escatimar recursos para ello. En cambio, las medidas defensivas en el Caribe nunca contaron con recursos suficientes como para resultar contundentes. Por ello, mientras los puertos del Caribe y las embarcaciones dedicadas al tráfico de cabotaje sufrían el acoso de la piratería, las flotas y galeones apenas y sentían su presencia. En las pocas ocasiones en que la Carrera se verá afectada por la

²⁴³ Serrano Mangas refiere un documento en el que se relata la poca capacidad defensiva de la capitana de la formación española. Al parecer, los cañones de la parte superior de la embarcación eran operables. No así los de la cubierta baja, que se hallaban obstruidos por toda la carga que ahí se encontraba. F. Serrano Mangas (1991), pp. 31-32.

²⁴⁴ C. H. Haring (1939), pp. 306-308.

²⁴⁵ C. Fernandez Duro (1972) V, pp. 29 y 42. Enrique Otero Lana también se ocupa de estos acontecimientos y corrige algunas de las observaciones de Fernández Duro. E. Otero (1992), pp. 300 y ss.

²⁴⁶ Este periodo por lo general se sitúa entre las décadas de 1660 y 1680.

piratería los prejuicios llegarán de forma indirecta. Tal es el caso de la suspensión de la flota de Tierra Firme que debía salir en octubre de 1671, a causa de la toma de Panamá.²⁴⁷ El reflejo de esta situación se aprecia también en la apatía del Consulado sevillano ante cualquier intento por remediar el caos existente en el Caribe.²⁴⁸

²⁴⁷ L. García Fuentes (1980), p. 178.

²⁴⁸ Lutgardo García Fuentes menciona que, entre 1667 y 1669, los comerciantes rechazaron dos ofertas de corsistas que pretendían patrullar el Caribe a cambio de privilegios comerciales. L. García Fuentes (1980), pp. 174-175. En el fondo, además de defender su posición privilegiada, no tenían interés en defender un mercado que no les incumbía. Después de todo, sus mejores negocios se realizaban tierra adentro.