

Cultura

La carrera de Indias



Francisco García Campa

Autor de Bellumartis [Blog de Historia Militar](#)

Las flotas de la Carrera de las Indias, vitales para el sostenimiento del Imperio Español "*allende los mares*", fueron creadas como consecuencia de la necesidad de transportar metales preciosos, manufacturas y enseres a través del océano Atlántico. Debido a que, tanto piratas y corsarios, como armadas enemigas atacaban a los solitarios mercantes españoles, surgió entonces la idea de establecer una ruta oceánica segura para la conexión de la metrópoli con sus colonias, que fue conocida como la Carrera de las Indias, por la que discurrirían los convoyes de mercantes, escoltados por buques de guerra.

Entre los peligros que acechaban a los mercantes hispanos el menor de todos eran los piratas; ninguno atacó jamás ninguna flota de plata, debido a que difícilmente poseían más de dos embarcaciones, siendo por tanto sus posibilidades de victoria reducidas a los mercantes aislados. El peligro más importante para las flotas eran los corsarios, que disponían de navíos de combate aportados o suministrados por otros estados gracias a las patentes de corso. Los españoles despectivamente les denominaban "*piratas*" pero realmente eran conceptos distintos, incluso para *Sir Francis Drake*, uno de los peores insultos que le dijeron los españoles fue el de pirata. Dentro de los corsarios hay que destacar a los filibusteros americanos, que en la segunda mitad del S^oXVII, amparados por la corona francesa e inglesa, convirtieron la navegación caribeña en una verdadera aventura. Por otra parte, las armadas nacionales enemigas, en periodos de guerra atacaron, pocas flotas debido a que la Corona solía impedir la salida de las flotas de plata cuando se anunciaban los conflictos bélicos.

Sería en 1522 cuando el corsario francés *Jean Florin* se apoderó de dos de las tres naves del tesoro Azteca enviado por *Hernán Cortes*. En 1526 se dispuso que los mercantes se reunieran en la isla La Española para venir juntos o "*en conserva*". Con el descubrimiento de las grandes minas de plata de Perú y México, en 1545, los mercantes españoles empezaron a transportar una mercancía de enorme valor que atrajo a los enemigos a ese hermoso botín.

El régimen de flotas se creó por *Real Cédula de 10 de julio de 1561*. Su finalidad era clara que "*traiga el tesoro nuestro y de particulares, que se ha de conducir a estos nuestros Reinos*". El tornaviaje era lo principal, aunque lógicamente también interesaba rentabilizar el viaje de ida (manufacturas, sedas, terciopelos y alimentos). La organización de las flotas se radicó en Sevilla, cabecera del monopolio comercial americano y sede de la Casa de la Contratación, creada en 1503, la que gestionaba la Carrera. Esta centralización de todo el comercio en la ciudad andaluza se debe no solo a razones puramente logísticas, es decir concentrar todos los navíos en un puerto seguro, ya que el Río Guadalquivir permitía tener toda la flota protegida antes de su salida sino por motivos fiscales ya que todas las mercancías tenían que pagar el *Almojarifazgo de Indias*, un impuesto de origen árabe, que gravaba todos los bienes que se importaban o exportaban a las Américas con un cinco por ciento del valor de los géneros, más el diez por ciento de las *alcabalas*, especie de impuesto indirecto sobre las compras.

La Cédula estableció que cada año se enviarían a América dos flotas y una Armada Real. Las flotas irían a la Nueva España y los dos virreinos. En cuanto a la Armada iría y volvería escoltando a las flotas que traían el tesoro real y los privados.

La Sevilla del siglo XVI



Sería en 1569 cuando se decide crear dos flotas diferentes para unir los dos continentes, una dirigida a *Nueva España* y la otra a *Tierra Firme*. A la primera se le conocía como la Flota de Nueva España o sencillamente como *la Flota*, y tenía como destino final la ciudad mexicana de Veracruz, partiendo de Sevilla en el mes de abril o mayo. Mientras en agosto partía hacia el puerto panameño de Nombre de

Dios, conocido después como Portobello, la Flota de Tierra Firme o de los Galeones. Ambas *Flotas* pasaban el invierno en América, uniéndose en marzo en la Habana con la *Flota de Guerra*, que escoltaría la plata en su viaje hacia a Europa.

Cada flota estaría dirigida por un Capitán General, un Almirante y un gobernador del Tercio de Infantería. No se especificó la composición de la flota como se ve a continuación "*el que conforme a los tiempos y ocasiones nos pareciere conveniente a la seguridad del viaje, con las fuerzas necesarias para defender los naos y bajeles, y castigar a los enemigos...*".

La dotación de las flotas la disponía el Consejo, tras consultar al Consulado de Cargadores de Indias y a la Casa de Contratación de Sevilla, que establecían el tonelaje necesario para suministrar el mercado americano. Durante el siglo XVI las flotas solían tener de 10 a 20 mercantes, que subieron hasta 30 a comienzos del siglo XVII y durante la crisis comercial volvieron a bajar a 10 o 15, número en que se mantuvieron durante el siglo XVIII. En el transcurso del tiempo varió ocasionalmente el número y tamaño de la carrera. En origen, como hemos visto, fueron dos anuales, posteriormente una cada dos o tres años. Desde 1680 hasta 1716 sólo hubo 14 flotas a Tierra-firme.

Fijado el número de naves que componían la flota, estos se escogían cuidadosamente, por parte de unos funcionarios que los visitaban y señalaban las reformas que necesitaban. Se había establecido un modelo de nao: de 106 toneladas y las siguientes medidas: 18 metros de eslora, 5 metros de manga y 2,5 de puntal. El más usual era el galeón; un buque de casco redondo, quilla triple de la manga y manga doble del calado. El tonelaje de las naves fue aumentando con el transcurso del tiempo. Lo establecido era que los navíos construidos para la Carrera tuvieran 18 codos de manga como máximo, es decir inferiores a 624 toneladas, y el 77% de los empleados en la segunda mitad del XVII tuvieron efectivamente un arqueo inferior a las 400 toneladas. Normalmente tenían entre 200 y 300 toneladas. Al crearse las flotas se ordenó que las tripulaciones fueran siempre españolas y las naves construidas en los astilleros cantábricos o en los americanos de Panamá, Cuba o Veracruz, hasta que a mediados del siglo XVII se emplearon *urcas* holandesas.

La defensa de las flotas se confió a los buques de la Armada, así como al Tercio de Infantería de Marina, ordenándose también que los mercantes llevaran al menos dos piezas de artillería de bronce. El número de buques de guerra que formaban la *Armada de Guardia*, cambió a lo largo de los años. El mínimo obligatorio era de dos por flota, la *Capitana* y la *Almiranta*, pero la de los Galeones solía llevar además ocho galeones armados.

Una nao de 270 toneladas debía llevar media culebrina (de 30 a 32 quintales) o un *cañón* (de 40 a 42 quintales); dos *sacres* (uno de ellos de 14 a 20 quintales); diez *lombardas* gruesas y *pasamuros*; un *falconete* de 12 quintales; y 24 versos. Tenía que portar además 30 arcabuces, 30 ballestas, cuatro docenas de picas largas, 20 docenas de medias picas o lanzas, dos docenas de rodelas, 24 petos y 30 morriones.

El Galeón de la Plata (Capitana y Almiranta eran de este tipo), encargado de transportar los metales preciosos y de proteger el convoy, tenía la apariencia de un galeón con su estructura interna reforzada, pero con la quilla muy alargada y un calado menor. Su casco estaba carenado y emplomado. Hasta 1640 tenían de 20 a 26 piezas de bronce, mientras que los galeones de plata de la custodia cargaban de 20 a 22 piezas. A partir de entonces siguió aumentando su número de bocas de fuego; 34 a 40 bocas las Capitana y Almiranta, y 26 a 30 bocas para las de custodia. El aumento de los cañones fue consecuencia de su mayor tonelaje, que osciló primero entre las 450 y las 600 toneladas y subió luego hasta las 800, límite máximo para remontar el Guadalquivir. El Galeón de la Plata mantuvo su superioridad hasta mediados del siglo XVII, desplazado por el navío de línea.



Las flotas llevaban a bordo unas 2.250 personas, entre las gentes de mar y guerra. Los *galeones de plata* se estructuraban en tres secciones: *la de mar* (45%), *la de guerra* (45%) y los *artilleros* (10%). Hasta 1630, la Almiranta contaba con unos 250 hombres y la Capitana llevaba unos 280. El Capitán General y el Almirante eran sus máximas autoridades. El primero era el responsable de la flota, nombrado por el Rey a propuesta del Consejo de Indias, embarcado en la nave *capitana*, con el farol a popa, para indicar el camino. El Almirante era el responsable de todo lo tocante a la navegación, y cerraba la formación con su nave, recontaba a diario los galeones y esperaba o socorría al que se retrasaba. El Gobernador del Tercio de Armada, encargado del Tercio embarcado, tenía bajo sus órdenes al Sargento Mayor, alféreces y sargentos ordinarios. El Tercio de Armada de la Carrera constaba de 1.107 plazas, y se estableció luego en torno a los 800 hombres. Otro cargo importante era el de Condestable, que mandaba la artillería.

Una vez organizada la Flota, partía de Sevilla el conocido como Navío de Aviso. Una embarcación ligera y rápida de menos de 60 toneladas que se dirigía al puerto de arribada para que comenzasen todos los preparativos para recibir al convoy. El navío tenía prohibido el transporte tanto de mercancía como de pasajeros, para que el sobrepeso no redujese su velocidad. Pero en la práctica, el afán de lucro hizo que se permitiese cierto contrabando, ya que los precios de las mercancías eran más altos antes de que arribase la flota con todos sus productos. En el *tornaviaje*, el navío regresaba con el resto de la armada para impedir que su presencia avisase a los enemigos de la salida de la Flota de la Plata. Pero este no era el único navío que surcaba el océano en solitario fuera del sistema de flotas, ya que la Corona desde la segunda mitad del siglo XVI autorizó los Navíos de Registro. A estos, se les permitía excepcionalmente el comercio de esclavos y de mercancías, especialmente en aquellas zonas que quedaban fuera del área de suministro de las flotas.

El sistema de convoyes, aunque costoso y poco práctico desde el punto de vista mercantil, sí cumplió durante más de un siglo con su objetivo de proteger las riquezas de las Indias. El primer miembro de esta flota que el tesoro cayó en manos enemigas: una en 1628, cuando el holandés Piet Heyn se apoderó de toda la flota salvo, tres embarcaciones y dos más, años después, cuando Blake destruyó dos flotas consecutivas en 1656 y 1657.

La decadencia de la Carrera de Indias y de su sistema de flotas, está unida al fin del transporte masivo de plata hacia la metrópoli a comienzos del siglo XVIII. Felipe V, el primer miembro de la dinastía borbónica en su proyecto de modernización de España, elaboró en 1720 el *Real Proyecto de Flotas* para reestructurar el costoso sistema, además de trasladar la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717, dado que este puerto permitía el atraque de barcos de mayor calado. Sería la Guerra de la Oreja de Jenkins o del Asiento, la que pondría fin al sistema a causa de que, entre 1739 a 1748, no se pudo organizar ninguna flota porque los navíos de guerra debían ser usados para defender la península de los ataques británicos. Durante este conflicto y los años posteriores, la Corona autorizó de forma excepcional numerosos navíos de registro que bajo riesgo de su propietario comerciasen con los puertos americanos. Estos navíos evitaron las peligrosas aguas caribeñas y preferían el más largo trayecto por el Cabo de Hornos para llegar a Perú y Nueva España o a Buenos Aires para comerciar con Perú por el Río de la Plata.

A pesar de que comerciantes mexicanos y limeños consiguieron a mediados de siglo que se restableciera el sistema de flotas, su fin estaba marcado. Las nuevas ideas económicas propagadas por los ilustres, que defendían que el comercio era más eficaz y rentable que el sistema de monopolio, supusieron el final de la *Carrera de Indias*. El *Decreto de Libre Comercio de 1765* fue el primer paso hacia la liberalización, autorizando el comercio entre las áreas caribeñas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita, con nueve puertos de la península. El rey Carlos III firmó el 12 de octubre de 1778, *Reglamento para la Libertad de Comercio*, que venía a culminar el proceso estableciendo 13 puertos autorizados en la Península: Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alcaques de Tortosa, Barcelona, Santandrea, Gijón, Coruña, Palma y Santa Cruz de Tenerife; y 24 en América, hasta 1788 se excluyó a los venezolanos para proteger a la *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas* y México que no fue liberalizado hasta el 29 de febrero de 1789.

Bibliografía:

- Lucena M. (2003). *Organización y Defensa de la Carrera de India*. 2003, de [Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango](#).
- Rodríguez J. & Castilla J. (2011). *Diccionario de términos de Historia de España*. Barcelona: Ariel.
- John H.. (2006). *La España Imperial*. Madrid: RBA.
- Floristán A.. (2004). *Historia de España en la Edad Moderna*. Barcelona: Ariel.
- Rubio J.L. (1991). *Arquitectura de las naos y galeones de la flota de indias (1492-1690)*. Málaga: Ediciones Seyer.
- Geoffrey J.. (1979). *Política española y comercio colonial*. Barcelona: Ariel.