

Necesitas la mar. Te enseña. Hoy trataremos sobre...

LA CARRERA DE INDIAS (1526-1776)

(Extraído y adaptado del libro “Historia de la Armada”, del Instituto de Historia y Cultura Naval. Ed. M. Defensa. 2021)

El poder naval convirtió a España en el primer imperio global de la historia, que se mantuvo durante más de dos siglos. Su expansión, hacia el Mediterráneo Oriental primero y luego hacia Poniente, supuso la apertura al conocimiento occidental de los dos grandes océanos casi inexplorados, el Atlántico y el Pacífico, y el establecimiento de las rutas comerciales de la Carrera de Indias, en el Atlántico, y del Galeón de Manila, en el Pacífico, que unirían tres continentes: Europa, América y Asia. Y no olvidemos a África.

La Carrera de Indias consistía en dos expediciones anuales de barcos mercantes que transportaban todo tipo de personas, mercaderías y documentos, oficiales y privados. Se transportaban mercaderías de todas las procedencias, no sólo españolas.

El descubrimiento del Nuevo Mundo provocó un creciente comercio con España a través del Atlántico. A los peligros naturales que amenazaban a los barcos españoles se unieron pronto los ataques de piratas y corsarios. Establecida la Casa de Contratación en Sevilla, inicialmente atacaban los franceses en la boca del Guadalquivir. Más tarde se les fueron uniendo los holandeses y después los ingleses, alejando progresivamente sus acciones.

Primero pasaron a acechar a los barcos en el Cabo de San Vicente, más tarde en las Canarias y las Azores, y por fin, cuando aprendieron a cruzar el océano, acabaron por atacar en el Caribe, primero los barcos y luego los puertos. Finalmente ocuparon islas desde donde operar, y así nacieron nidos de piratas y corsarios como los de la isla de La Tortuga y Jamaica.

Desde el comienzo de esos ataques se establecieron medidas para defenderse de ellos. Lo primero fue armar los barcos mercantes, pero, al mostrarse insuficiente la defensa individual, se ordenó que navegaran siempre en conserva, naciendo así el sistema de flotas. Posteriormente se fue haciendo necesario armar especialmente uno o dos barcos: la capitana, buque insignia del capitán general de la flota en cuestión; y la almiranta, buque insignia del almirante, cargo —que no empleo— que en la época equivalía al de segundo en el mando de la flota

Cuando a la amenaza de los piratas se unió la de las escuadras de otros reinos, se hizo necesario apoyar a las flotas con verdaderos barcos de guerra, que formaban armadas que patrullaban las zonas de recalada o daban escolta a los propios convoyes. Además de todo esto, y por razones también económicas y fiscales, se regularon muy detalladamente los requisitos que tenían que cumplir tanto los barcos como sus dotaciones, especialmente los oficiales más importantes.

Entre los siglos XVI y XVIII los buques españoles tuvieron una tarea permanente que consumió ingentes recursos, buques y hombres para la protección de la Carrera de Indias frente a piratas, corsarios y armadas enemigas. La nao en un principio, era el barco mercante por excelencia, aunque en el siglo XVI también se empezó a usar como barco armado o de guerra incluso en la Carrera de Indias. Posteriormente fue en España donde apareció la necesidad de

crear galeones de guerra armados con 50 a 80 cañones, que integrados en las armadas proporcionaban protección a las flotas de la Carrera de Indias.

En la Casa de Contratación se recopilaba toda la información náutica que se iba obteniendo, sobre todo la cartográfica, en el mayor secreto para mantener en todo lo posible el monopolio del comercio con América. En ella impartieron su cátedra los más célebres navegantes de la época. En 1508 se creó el cargo de Piloto Mayor, cuyas funciones eran examinar a los pilotos de la Carrera de Indias y confeccionar el “Padrón Real” o Carta Universal donde se incorporaban las observaciones y descubrimientos que aportaban los navegantes en cada viaje y que servían como modelo para las cartas de marear.

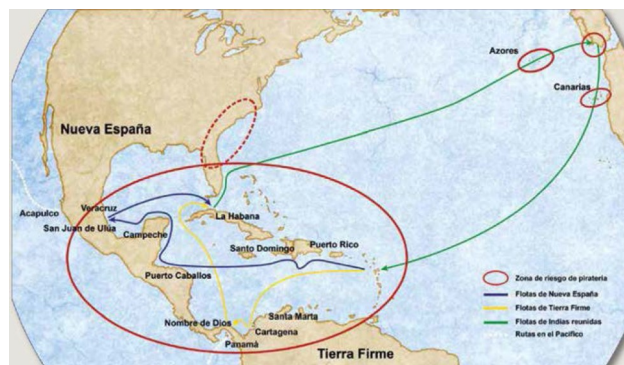
Las dos flotas anuales ya mencionadas solían cruzar el Atlántico juntas: la de Tierra Firme, que recalaba en Cartagena de Indias y enlazaba en Panamá con los buques que, por el Pacífico, conectaban el istmo con el Virreinato del Perú; y la de Nueva España, que recalaba en Veracruz, donde enlazaba con el galeón de Manila.

De acuerdo con la experiencia, se determinaron las rutas más seguras para ambas flotas y las fechas más ajustadas a las condiciones meteorológicas. El sistema de Flotas, del que dependían las comunicaciones de España con las Indias, dio buenos resultados. En los dos siglos y medio en que estuvo en funcionamiento, solo la Flota de Nueva España de 1628 y una pequeña parte de la Flota de Tierra Firme de 1656 se perdieron en la mar por la acción del enemigo.

Capitán de navío Eduardo Bernal González-Villegas. IHCN. Onda Pesquera de Radio España

Resumen.

La defensa de las rutas comerciales en el Atlántico fue, seguramente, el más importante de los logros históricos de la Armada. A menudo, los galeones españoles tuvieron que burlar o abrirse camino a sangre y fuego entre los mejores marinos del momento, ansiosos de arrebatar a la Corona las riquezas de las Indias. Y a esta amenaza, había que añadir la del gran enemigo común, el más cruel y el más letal: la propia mar, causante de más del 90 % de las pérdidas de buques.



Rutas comerciales en el Atlántico y zonas de ataque de piratas y corsarios