

EL TRANSPORTE EN LA CARRERA DE INDIAS



EL TRANSPORTE EN LA CARRERA DE INDIAS

- **Finalidad del transporte:**
 - **Garantizar el abastecimiento** de las Indias con un ritmo suficientemente **regular** y adecuado al de la demanda, tanto por lo que se refiere a los abastos de allí, como el hambre insaciable de los tesoros americanos aquí.
- Problemas del transporte:
 - regularidad,
 - seguridad.
- **Etapas.**
- La primera etapa, coincidente con la primera mitad del siglo XVI, se caracteriza por la inexistencia de un sistema regular de comunicaciones.
- A partir de mediados de siglo se estableció un sistema de transporte basado en la regularidad de salida de navíos organizados en flotas anuales y protegidas.



Periodicidad de la flota y destino:

- **La flota de Nueva España** saldría a comienzos de abril, y estaría integrada por los navíos que iban a Veracruz y también por los de Honduras y las Antillas.
- **La flota de Tierra Firme** saldría en Agosto, y estaría integrada por los navíos que se dirigían a Panamá junto con las naves de Cartagena de Indias, Santa Marta y otros puertos de la zona norte.
- Este diseño consistente en prefijar las fechas de ida y retorno respondía al deseo de que las travesías se realizasen con **el mejor tiempo posible**.
- Para garantizar el cumplimiento se aprobaron unas **ordenanzas (1564)** que aseguraban el correcto funcionamiento del sistema.



ARTÍCULO IV.

De las flotas y galeones, ó convoyes de las naos de la carrera de Indias.

Habilitado cada baxel con los reconocimientos y visitas de su buen estado para navegar, y de tener la gente, armas, municiones, y carga que convenia, restaba unicamente hacerse á la vela, solo ó acompañado, para empezar su viage.

En los principios del comercio de Indias qualquiera navio aprestado conforme á las ordenanzas, tuvo libertad de emprender su navegacion solo, y en el tiempo que conviniese á su dueño; y aun despues de que el temor de los corsarios obligó á no salir sino en conserva de otros buques, quedó en arbitrio de los comercian-

Pero sea lo que fuere del año fixo en que empezó este método de hacerse el comercio por flotas anteriormente al año de 1552 ó 54, lo que no tiene dudas, que por Cédula de 16 de Julio de 1561 se mandó que no saliese de Cádiz ni S. Lúcar nao alguna sino en flota, pena de perdimiento de ella y quanto llevase, y que cada año fuesen dos flotas con naos para Tierra firme y Nueva España, la una por Enero, y la otra por Agosto, con Capitan y Almirante, y que sobre la Dominica se apartasen las que fuesen para Nueva España, yendo el General con las de una provincia, y el Almirante con las de otra.

ciantes ejecutarlo quando les pareciese, siempre que se juntasen siete buques para ir en conserva unos de otros.

Ignoramos por quanto tiempo duró está libertad; pues aunque D. Joseph de Veytia la extiende hasta despues del año de 1554, y afirma que en Cédulas de 20 de Julio, y 2 de Agosto del mismo, se mandó que siempre que hubiere ocho ó diez navios listos, conforme á ordenanzas, se les diese licencia para ir á las Indias, y aun en otra Cédula de 11 de Agosto de di-

- Rafael Antúnez y Acevedo, Memorias históricas sobre la legislación y el gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales, 1797, pág. 101.



Los incumplimientos de las ordenanzas fueron causa en algunos casos de importantes desastres.

Incumplimientos:

- Las fechas de salida y regreso de los convoyes.
 - 1560-1650, de 79 flotas solo 11 salieron en las fechas prefijadas
- La cadencia y ritmo de sus viajes:
 - Desde 1565 la salida de los galeones a Tierra Firme se convirtió en bianual.
 - A partir de 1620 los viajes a Nueva España fueron también bianuales.
- El apresto y equipamiento de las embarcaciones
- Toda la normativa concerniente a su seguridad y defensa.



OTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

1. **Los avisos**, que eran pequeñas embarcaciones, ligeras que navegaban sueltas y cuya misión era facilitar la comunicación entre la metrópoli y sus colonias.
2. **Los correos marítimos**. Sustituyeron a los avisos. Llevaban la correspondencia.
 - En 1764 se crea el *Correo de Mar ordinario y metódico entre España y las Indias Occidentales, entre La Coruña y La Habana*.
 - En 1767 se crea el correo de La Coruña-Buenos Aires.
3. **Los navíos de Azogues**, embarcaciones encargadas de la conducción y transporte del azogue.



Junio de 1586, No salieron juntas las dos flotas



El Rey

Doy^{to} Primer^o i para que en el apresto y breve salida de la flota de Fernand^o Ximene, ay a el mismo buen efecto que espero torna la de nueva España mediante la diligencia y mucho cuidado que ponere en ello, me haze resado, cometeros y encargalos enteramente como lo hago la superior yntendencia de su despacho, como lo esta, a la dicha flota de nueva España, y pues ya temiendo este tiempo adelante, se podria perseguir el de Tierra firme, acudiendo juntamente a ambas cosas, i y assi es en cargo, que para aliviar me de este cuidado, Toméis vos al vís del despacho de la dicha flota, procurando, anticiapar su salida, quanto fuere posible, y pues veis lo mucho que ymporta, i asi por no aver ydo flota el año pasado, a aquella provincia, como por que haya en tiempo conveniente, a su buena y segura navegacion, que el Presidente y Juezes oficiales de la contratación, Antonio de Guebara, y el General de la dicha flota, cumpliran vís /orden n^{ra} de lo conbio ahi a mandar, y vos es ayudador de todos, como vierenes q^e mas conuiene, para que se gane tiempo, ordenando asi a los sobre dichos, como a los demas ministros y personas lo conuiere y oviere de entender en qualquier cosa que a esto toq^e lo que se paxiere, que a los vnos y a los otros mando lo cumplan, y guarden como hanan lo oyo las ordenas y mandas de S^{to} Lorenzo a Nueva España, de M^o DLXXVI




Yo el Rey


Corrman J de sume

Matthew Vazquez





La Armada del Peru luego habia ochocientos bien
rica porque vinieron en ella tres millones y 225,000, Regi-
strados los 225,000 para su mayor y los demas para particular
sin lo que viene por Registrar que se cree es la mayor parte de los
y de lo que yo mas me he holgado es de que viene en ella,
Pedro de Aranda no deudor de 225,000. a un q' vbo de
acertar a que la yte en vno de los nauios que se quedo
un poco decagados que llegaron por vdo agosto junto
con la flota de la nueva espana con qu' se han de
juntas otras cosas para venir en conserto, Pero el
termino es breue y llegado aqui entiendo luego en
se cobren los cinco mil ducados que es de deue, y concludo
esto y lo del primer no destina otro Azar en lo de
la moneda sino esta deuda del conde de Alca en q'
ya he escrivto vca y. 225. la orden que se torna para
con cartas no se hazen nada.



1583, Documento donde se hace referencia a los dineros llegados de Nueva España, a los corsarios y a los métodos de Pedro Meléndez Valdés



La armada de las indias llegó pero solamente a los
meva espina diez quate a. d. para el rey y
un millon y a. d. de particulares. ha traxo
pero Melendez seis naves de coloris dos de barones
y quatro de ingleses. q. estos dixim de bajab de
naves nias poemim de jndias. entro en el puerto
con ve. hombres colgatis de las antenas. los de mas
piensom q. yran sagaleras. hufib una onena presa
ya asegurara por el gmdia lo ce a que viaje y de
duta de jndias. yo he dado memorial a su M. p. y ha
blado de...



A pesar de la decadencia del comercio de Indias, y de los abusos contra ordenanza, que segun indican las repetidas Cédulas, y era natural, se introducian, continuó en el siglo XVII con admirable frecuencia; y casi anualmente el despacho de las flotas, segun asegura el capitán de mar y guerra D. Bartolomé Antonio Garrote, en un manifiesto (de que tenemos copia) presentado al señor D. Felipe V á principios de este siglo. El objeto de esta representacion era persuadir que el modo de remediar la carrera de Indias, no necesitaba de otro expediente, que el de executar lo mismo que se habia practicado desde el año de 1580 hasta el de 1680, y era que los galeones y flotas fuesen continuados todos los años, con las mismas permisiones que las de Tierra firme y Nueva España llevaban en lo antiguo; siendo este método el medio mas fácil y breve de quitar de las costas de Indias el comercio de las otras naciones. En comprobacion de este pensamiento, refiriéndose á lo que constaba en el Consejo de Indias, y en la contaduría de la Casa de Sevilla, incluyó en su manifiesto el capitán Garrote una lista cronologica de todas las flotas que habian salido para Nueva España, y Tierra firme, desde el año de 1580 hasta el de 1699.

En ella se reconoce que casi anualmente hubo despacho de flotas para un reyno, ó para otro, y muchas veces para ambos, hasta 1680, exceptuando solo los quatro años que corrieron desde 1590 hasta 1594, en que se suspendió por la peste que afligió á toda España, y se llamó el moquillo; pero desde 1681 hasta 1695, fueron algo mas interrumpidos los despachos, verificán-



- Rafael Antúnez y Acevedo, Memorias históricas sobre la legislación y el gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales, 1797, pág. 101.

LAS FLOTAS EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII

A) *Flotas de Nueva España*

<i>Años</i>		<i>Buques solicitados por el Consula' o</i>
1650	D. Pablo Fernández de Contreras	?
1651	D. Luis Fernández de Córdoba	3.000
1653	D. Diego de Portugal	2.400
1653	D. Juan de Urbina	2.400
1656	D. Diego de Egues	3.000
1658	D. Diego de Ibarra	3.000
1660	D. Adrián de Pulido y Pareja	3.500
1662	D. Nicolás Fernández de Córdoba	4.500
1665	D. José Centeno y Ordóñez	4.000
1666	D. Diego de Echevarri	?
1668	D. Enrique Enríquez de Guzmán	?
1670	D. José Centeno y Ordóñez	3.500
1671	D. Enrique Enríquez de Guzmán	?
1673	D. Pedro Corbert	4.000
1675	D. Francisco Martínez de Granada	3.000
1678	D. Diego de Córdoba y Laso de la Vega	4.500
1680	D. Gaspar Manuel de Velasco	4.000
1683	D. Diego Fernández de Zaldívar	4.000
1687	D. José Fernández de Santillán	4.000
1689	Conde de Villanueva	2.400
1692	D. Luis de Egues y Beaumont, conde de San Remy	3.000
1695	D. Ignacio de Barrios Leal	4.500
1696	D. Juan Gutiérrez Calzadilla	1.500
1698	D. Juan Bautista Mascarna	?
1699	D. Manuel de Velasco y Texada	4.100



B) *Flotas de Tierra Firme*

1650	D. Juan de Echevarri	3.000
1651	D. Pedro Ursúa	3.000
1652	D. Martín Carlos de Mencos	2.900
1653	Marqués de Villarrubia	2.100
1658	Marqués de Villarrubia	?
1660	D. Pablo de Contreras	3.500
1662	Marqués de Villarrubia	4.000
1664	D. Manuel de Bolaños	?
1669	D. Manuel Bañuelos	?
1672	D. Diego de Ibarra	6.000
1675	D. Nicolás Fernández de Córdoba	2.000
1678	D. Enrique Enríquez de Guzmán	4.500
1681	Marqués de Brenes	4.500
1684	D. Gonzalo Chacón	4.000
1690	Marqués del Vado	4.000
1695	D. Diego Fernández de Zaldívar	4.000



VIAJES DE IDAS. NÚMERO DE NAVÍOS POR DECENIOS Y SEGÚN SU DESTINO

	1650-59	1660-69	1670-79	1680-89	1690-99	Total	Porcentajes
Nueva España	76	74	79	93	91	413	39 %
Tierra Firme	60	76	60	61	56	313	29 %
Honduras	6	6	5	8	3	28	2'6 %
Cuba	11	13	14	18	23	79	7'5 %
Santo Domingo	11	11	5	4	9	40	3'8 %
Puerto Rico	4	4	3	5	2	18	1'7 %
Jamaica	2	—	—	—	—	2	0'1 %
Florida	—	—	1	1	—	2	0'1 %
Río Hacha	2	—	—	—	—	2	0'1 %
Santa Marta	3	—	—	1	4	8	0'7 %
Caracas	12	9	7	11	5	44	4 %
Maracaibo	9	5	10	13	6	43	4 %
Cumaná	1	2	5	4	5	17	1'6 %
Trinidad	1	2	6	2	3	14	1'3 %
Margarita	—	—	—	1	1	2	0'1 %
Buenos Aires	2	2	8	8	7	27	2'5 %
Total:	200	204	203	230	215	1.052	
Porcentajes:	19%	19%	19%	22%	20%		

GARCIA FUENTES, L.: El comercio español con América, 1650-1700, Sevilla, 1980, p. 184

