



Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe

ISSN: 1794-8886

Universidad del Norte

PAJUELO MORENO, VICENTE

Los inicios y la organización de la Flota de Tierra Firme, 1550-1647*

Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 48, 2022, Septiembre-Diciembre, pp. 9-32

Universidad del Norte

DOI: <https://doi.org/10.14482/memor.48.428.559>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85576179002>

- ▶ [Cómo citar el artículo](#)
- ▶ [Número completo](#)
- ▶ [Más información del artículo](#)
- ▶ [Página de la revista en redalyc.org](#)

UNEN [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Los inicios y la organización de la Flota de Tierra Firme, 1550-1647*

The beginnings and organization of the Tierra Firme Fleet, 1550-1647

Os inícios e a organização da Frota de Terra Firme, 1550-1647

VICENTE PAJUELO MORENO

Doctor en Historia y Arqueología Marítimas por la Universidad de Cádiz y doctor en Historia Moderna por la Universidad de Lisboa. Su investigación actual se centra en dos ejes: el sistema de flotas y armadas de los Austrias y el estudio histórico de los naufragios de la Carrera de Indias. Ha realizado estancias de investigación en el Museu de Marinha de Lisboa, la Universidad de Coimbra, la Universidad de Lisboa y la Universidad Nacional Autónoma de México, donde también ha impartido docencia. Entre sus publicaciones destaca el libro *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*, resultado de su tesis doctoral, que recibió el accésit del Concurso de Monografías “Nuestra América 2020”, que convoca la Diputación de Sevilla, la Universidad de Sevilla y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Actualmente es investigador postdoctoral en la Universidade Nova de Lisboa.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1873-1421>

Correo electrónico: vicente.pajuelo@uca.es

* Este trabajo se enmarca dentro de las líneas de investigación del grupo HUM-313 Intrahistoria, oralidad y cultura en América Latina y Andalucía, dirigido por el Prof. Dr. Alberto Gullón Abao en la Universidad de Cádiz.



Recibido: 27 de julio de 2021
Aprobado: 27 de agosto de 2021

Resumen

La Flota de Tierra Firme fue uno de los principales sistemas navales de la Carrera de Indias. Tras varios ensayos previos, se estableció definitivamente en 1550 y su estructura se mantuvo inalterable hasta 1647. A partir del estudio de prácticamente sus primeros cien años de vida (1550-1647), en este artículo se examina la organización de la Flota de Tierra Firme, sus medios de financiación, los navíos que la integraban, la tripulación que llevaba cada barco, la artillería que montaban sus bajeles, la ruta que empleaba para cruzar el Atlántico y los cargamentos que se guardaban en las bodegas de la nave.

Palabras claves: Flota de Tierra Firme, Carrera de Indias, armadas, avería, navíos, artillería, tripulación, ruta, cargamento.

Abstract

The Tierra Firme Fleet was one of the main naval systems of the Carrera de Indias. After several previous trials, it was finally established in 1550 and its structure remained unchanged until 1647. From the study of practically its first hundred years of life (1550-1647), this article examines the organization of the Tierra Firme Fleet, its means of financing, the ships that made it up, the crew that carried each ship, the artillery that mounted its vessels, the route it used to cross the Atlantic and the cargoes that were kept in the ship's holds.

Keywords: Tierra Firme Fleet, Carrera de Indias, navies, avería, ships, artillery, crew, route, cargo.

Resumo

A Frota da Terra Firme foi um dos principais sistemas navais da Carrera de Indias. Depois de várias tentativas anteriores, foi definitivamente estabelecido em 1550 e a sua estrutura permaneceu inalterada até 1647. A partir do estudo de praticamente seus primeiros cem anos de vida (1550-1647), este artigo examina a organização da Frota da Terra Firme, seus meios de financiamento, os navios que o compunham, a tripulação que transportava cada navio, a artilharia que montou seus barcos, rota que utilizou para cruzar o Atlântico e os cargamentos que ficaram nos porões do navio.

Palavras chave: Frota de Terra Firme, Carrera das Índias, armadas, avería, navio, artilharia, tripulação, rota, cargamento.

Introducción

En 1537, la Corona entregó el título de general a Blasco Núñez Vela (Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, 1962, l. 5, ff. 89v-90r). Según se recoge en él, su cometido para la siguiente expedición era bastante complicado, pues, además de que sería el primero que navegaría desde la metrópoli hasta Nombre de Dios para recoger el oro que había llegado hasta allí procedente del Perú, debería pasar por diferentes puertos americanos a fin de fletar una buena cantidad de metales preciosos y diferentes mercancías (AGI, Indiferente, 1092, n. 196). La formación comandada por Núñez Vela —referida en la documentación con los nombres de Armada Real, Armada o Flota— partió de Cádiz en junio de 1537 y regresó a la metrópoli en marzo de 1538. Al parecer, el general cumplió sobradamente con los objetivos propuestos por la administración castellana, pero, sin duda, la importancia de aquel viaje devino como ruta inaugural que enlazaba España con el Perú.

Con cierta frecuencia, la historiografía ha considerado esta expedición de 1537 como la primera jornada que realizó la Flota de Tierra Firme e incluso, no sin confusión, la primera de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, formaciones ambas que realizaban el mismo recorrido, conjuntamente desde 1618 (Caballero Juárez, 1997, p. 329). Sin embargo, ninguna de estas afirmaciones sería válida. Por un lado, dicha armada no surgió hasta la antepenúltima década del siglo XVI. Mientras que, por otro, además de otras razones, el sistema de financiación específico de la Flota de Tierra Firme difería del empleado en la campaña de Núñez Vela. Los dos navíos principales que integraban la Flota de Tierra Firme —capitana y almiranta— estaban sufragados por la avería, mientras que la armada de 1537 lo fue por la hacienda regia en su totalidad. A grandes rasgos, la avería o “derecho de avería” era la cantidad de dinero que hasta 1660 se cobraba sobre el valor de los géneros que se embarcaban para América y por las mercancías y los metales preciosos que desde allí llegaban a la metrópoli. Con el dinero obtenido de la avería se sufragaban los gastos ocasionados por los buques de guerra que protegían a los navíos mercantes, así como de las armadas que transportaban el tesoro indiano. A partir de 1660, la avería se convierte en un impuesto estatal (Céspedes del Castillo, 1945, pp. 603-612, 670; *Diccionario panhispánico del español jurídico*).

Desde 1537, diferentes formaciones navegaron desde Sevilla, Sanlúcar de Barrameda o Cádiz hasta Cartagena, primero, y Nombre de Dios o, desde 1598, Portobello, después (Mena García, 1983, pp. 71-102). El propio Núñez Vela repitió trayecto en 1543, año en el que la Corona remitió una real provisión a la Casa de la Contra-

tación y al Consulado de la Universidad de los Mercaderes sobre la organización naval de la Carrera de Indias. Entre otros preceptos, la misiva recogía las fechas de salida de las flotas, tanto desde la metrópoli como desde las Indias, y que ambas deberían estar integradas por un mínimo de diez naos, que navegarían escoltadas por un buque de guerra (AGI, Indiferente, 1963, l. 8, ff. 275r-277v). Con ello se daban los primeros pasos para la formalización del sistema de flotas y armadas de la Carrera de Indias, que se institucionalizaría definitivamente en los años sesenta de la centuria (García-Baquero González, 1999, pp. 88-104; Serrano Mangas, 1999, p. 323). En teoría, a partir de 1543 los barcos no podrían ir a las Indias de manera aislada; pero esa orden nunca se cumplió. De hecho, solo dos años después de que se promulgara la referida real provisión, el navío San Juan navegó suelto (sin ir en flota) hasta Cartagena (AGI, Contratación, 1079, n. 7, r. 6).

Ese mismo año, 1545, se descubrieron las minas de Potosí, circunstancia que resultó decisiva para buscar una ruta estable entre la metrópoli y Tierra Firme (Cipolla, 1999, pp. 19-21). Como ya venía siendo habitual, a partir de entonces se continuaron aprestando navíos para navegar desde Sanlúcar de Barrameda o Cádiz hasta Cartagena. Fueron dos los motivos principales por los que Cartagena fue el puerto nuclear americano para la Flota de Tierra Firme y la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias: su ubicación, que facilitaba la conexión con otros puertos caribeños y con la metrópoli, y la amplitud de su bahía, que permitía que los navíos fondeasen sin problemas y los enemigos tuvieran un difícil acceso para atacar la ciudad (Vidal Ortega, 2002, pp. 70-86).

En la “tabla cronológica de los generales que fueron a Yndias con flotas y galeones, y de los gefes que fueron a comisiones particulares desde su descubrimiento”, documento que se halla en el Archivo General de Indias, aparece citado que la Flota de Tierra Firme regresó a la metrópoli en 1549, comandada por Juan Rodríguez de Mondragón, pero no hemos encontrado el más mínimo rastro sobre la referida formación (AGI, MyP, Manuscritos, 80). En los libros de registros de los navíos que partían hacia el Nuevo Mundo y de los que regresaban a la metrópoli, que también conserva el citado archivo sevillano, tampoco aparece anotado nada sobre la escuadra de Juan Rodríguez Mondragón, ni se asentó que ese año hubiese Flota de Tierra Firme (AGI, Contratación, 2898). Esas circunstancias no se dieron hasta 1550, por lo que consideramos que el nacimiento de dicho convoy se dio en esa fecha o, si se prefiere, podemos asegurar que en ese año se produjo su establecimiento definitivo en la Carrera de Indias.

Fue a partir de entonces cuando las flotas que llegaban a Cartagena, primero, y al istmo panameño, después, mantuvieron unos patrones fijos: la formación estaba integrada por la capitana y la almiranta, que estaban costeadas por la avería, más un buen número de navíos que eran sufragados por personas particulares; las embarcaciones que la integraban partían desde la metrópoli con mercancías para venderlas en el Nuevo Mundo; en Nombre de Dios o Portobelo se cargaba la plata que llegaba hasta allí procedente del virreinato peruano; en Cartagena se fletaba el oro que se extraía de las minas del Nuevo Reino de Granada (Borrego Plá, 1983, pp. 64-69), etc. Esta situación se mantuvo estable hasta 1647, cuando se suprimieron las plazas de general y almirante y, por ende, se suspendió el apresto de los navíos capitana y almiranta de la Flota de Tierra Firme; el resto de características se mantuvieron inalterables durante el periodo analizado en este trabajo (1550-1647) (Pérez-Mallaína Bueno, 2007, p. 4; Veitia Linage, 1675, l. II, cap. I, p. 32). La cuestión de que la Flota de Tierra Firme no precisaba de ambos navíos había sido tratada en la segunda década del siglo XVII, e incluso quedó recogido en el asiento de la avería de 1618, tal y como sigue:

Que su majestad mandará que, en cada uno de los tres años [1618-1621], se despache Flota para la dicha provincia de Tierra Firme, y que los dichos seis galeones [de la Armada de la Guarda] vayan para su guarda, dos por capitana y almiranta de la dicha Flota, y un patache para su servicio hasta Portobelo, adonde los dichos galeones y Flotas estarán aguardando a los otro cuatro, para que en llegando se agreguen los unos con los otro para traer a este reino en todos seis el tesoro de oro y plata de su majestad y particulares; y lo demás, por la orden que hasta aquí se ha hecho, con lo cual los dichos asentistas no han de tener obligación de dar otra ninguna nao de armada para la dicha Flota de Tierra Firme. (AGI, Contratación, 4895)

De ese modo, se enterraban los problemas de jerarquía que habían existido hasta entonces entre el general de la Flota de Tierra Firme y el almirante de la Armada de la Guarda, y la administración de la avería ahorraría el dinero que cada año se invertía en el apresto de los buques capitana y almiranta de la Flota de Tierra Firme.

En efecto, entre 1550 y 1647 la Flota de Tierra Firme mantuvo una estructura más o menos estable. Ese ha sido el factor decisivo para seleccionar las fechas que comprende nuestro estudio. Pero, además, era necesario acotar el periodo de tiempo en el que la formación se mantuvo en activo (1550-1737) (Céspedes del Castillo, 1945, p. 670).

Organización: medio de financiación, estructura del convoy y tripulación

Todas las flotas de la Carrera de Indias (Flota de Tierra Firme, Flota de Nueva España y Flota de Honduras) mantuvieron una característica en común: los navíos capitana y almiranta fueron sufragados por el derecho de avería desde que se erigieron hasta que en 1660 la avería es asumida por la Corona como un verdadero impuesto (Céspedes del Castillo, 1945, pp. 603-612). Ambos buques eran de propiedad privada, aunque la administración castellana los tomaba a sueldo o los embargaba (a efectos prácticos significaba lo mismo que arrendar una nave para que sirviesen como buques principales de la flota (AGI, Indiferente, 1956, l. 1, f. 188r). El resto de navíos que integraban el convoy eran costeados íntegramente por sus dueños. Para el periodo estudiado (1550-1647), en caso de que la embarcación hubiese sido tomada a sueldo o embargada, el erario entregaba una retribución mensual fija —por cada tonelada de arqueado del navío— al dueño de la nave, que osciló entre seis reales y medio y veinte. Por ello, tanto el Consejo de Indias como la Casa de la Contratación evitaban que las capitanas y almirantas superasen las quinientas toneladas de arqueado (AGI, Indiferente, 1956, l. 1, f. 273v).

Existen innumerables pleitos entre los propietarios de navíos y la administración castellana, ya sea porque la cantidad que esta les entregaba era exigua o bien porque ni siquiera percibían nada a cambio (AGI, Indiferente, 1952, l. 4, f. 235r). En alguna ocasión, incluso, ante la imposibilidad por parte de la primera de asumir el coste del alquiler de la nave, daba alguna recompensa a los dueños de los navíos embargados para tratar de resarcirlos del perjuicio de la sustracción (AGI, Indiferente, 1952, l. 4, ff. 84r-84v). No debe extrañarnos, por tanto, que cuando en Sevilla se pregonaba el apresto de una flota, los propietarios de navíos descendiesen con sus naves por el Guadalquivir a fin de evitar que su vaso fuese elegido por la Casa de la Contratación para servir como capitana o almiranta, pues estos eran los primeros —y únicos— seleccionados para integrar la formación. Una vez escogidos los buques principales de la flota, los dueños de los navíos que habían bajado por el río regresaban a Sevilla para conseguir la licencia que les permitiese integrar su nave en el convoy.

La administración castellana trató de poner remedio a esta situación, pero no lo consiguió. Los titulares de los navíos capitana y almiranta siempre se quejaban de que el sueldo que percibían por los servicios prestados por su nave era muy bajo, pues, al menos hasta 1608, los gastos destinados a transformar una nao en buque

de guerra corrían a su cargo (AGI, Indiferente, 1953, l. 6, ff. 44v-45r). Además de esto, dichos navíos destinados para capitana o almiranta solían quebrar durante el viaje, ya que montaban un mayor número de piezas de artillería y tripulación que un navío mercante (AGI, Indiferente, 1953, l. 5, f. 179v). Por ello, quienes estaban dispuestos a fabricar un navío a su costa, ordenaban a los constructores navales que la embarcación no fuese de más de cuatrocientas toneladas, dado que a partir de esa cifra era más frecuente que los buques pudiesen servir como capitanas y almirantas. Esta situación provocó que, a partir de finales del siglo XVI, la Casa de la Contratación no hallase navíos adecuados para alojar a los generales y almirantes (AGI, Panamá, 1, n.º 108; AGI, Indiferente, 1957, l. 5, ff. 50v-51r).

Según las ordenanzas, en las capitanas y almirantas no se podía embarcar mercancías ni pasajeros, pues, como navíos de guerra que eran, deberían estar siempre operativos para los enfrentamientos que pudieran surgir durante el viaje (Recopilación, t. IV, lib. IX, tít. XXXIV, ley I). No obstante, dichos preceptos nunca se cumplieron, y desde los inicios de la Flota de Tierra Firme iban abarrotados de todo tipo de artículos.

La principal tipología naval que constituía dicha flota era la nao. Para portugueses y españoles, esta fue la embarcación mercante por excelencia durante los siglos XVI y XVII. Hasta la penúltima década del siglo XVI también las armadas estuvieron constituidas por naos, aunque lógicamente, al igual que ocurría con las capitanas y almirantas de las flotas de la Carrera de Indias, su estructura era adaptada para la guerra. La nao era un navío “de alto bordo, con castillo de proa y altas estructuras a popa llamadas alcázar o tolda”, que constaban de tres mástiles (de popa a proa: mesana, mayor y trinquete), más el bauprés (Rubio Serrano, 1999, pp. 73-74). Normalmente, en los siglos XVI y XVII el trinquete y el mayor aparejaban velas cuadras, mientras que el palo de mesana llevaba vela latina. La estructura de la nao estaba pensada para la navegación trasatlántica y el transporte de mercancías (Pazzis Pi Corrales, 1989, pp. 87). Su porte varió a lo largo de las dos centurias, aunque solían arquear entre doscientas y quinientas toneladas, siendo mayoría las que eran de entre trescientas y cuatrocientas toneladas, aproximadamente.

Entre 1630 y 1640, por ejemplo, solo en un par de ocasiones la Flota de Tierra Firme contaba entre sus filas con una nao de más de quinientas toneladas. En esa década, el arqueo medio de las naos fue de trescientas noventa y siete toneladas, aunque es cierto que uno de los buques que integraba el citado convoy de 1639 era de más de mil toneladas. El galeón Nuestra Señora de la Concepción, que era

como se llamaba dicho bajel, había sido dado de baja de la Armada del Mar Océano —formación en la que se reunían los vasos de mayores dimensiones de la marina de los Austrias (AGI, Contratación, n.º. 2, r. 2)—. Como ocurría en situaciones similares, el navío fue puesto en almoneda, a la que acudían los interesados en obtener una embarcación a precios rebajados. El ganador de la subasta del referido galeón fue Juan de Casanueva. Desconocemos el precio que alcanzó la licitación, pero sí que el vaso se hallaba en muy mal estado y que había sido fabricado en Nápoles (AGI, Contratación, n.º. 2, r. 2).

Por otra parte, y a pesar de que la legislación prohibía que las flotas estuviesen integradas por navíos de fabricación extranjera, incidiendo especialmente en las urcas holandesas, siempre fueron admitidas para navegar hasta las Indias a efectos de cubrir el aforo mínimo de toneladas que se estipulaba para cada formación (AGI, Indiferente, 1956, l. 1, ff. 17v-18r). La legislación señalaba también que los navíos que hubiesen sido confeccionados en el Guadalquivir, condado de Niebla, Puerto de Santa María, marquesado de Gibraleón y Ayamonte no podían recibir licencia de viaje (AGI, Indiferente, 1952, l. 4, ff. 68r-68v), pero en la Flota de Tierra Firme siempre hubo embarcaciones que habían sido construidas en esos lugares, como fue el caso de la nao Nuestra Señora de Guadalupe, fabricada en Sevilla y de trescientas toneladas, que en 1594 era una de las que integraban la formación comandada por Sancho Pardo Osorio (AGI, Contratación, 1107, n.º 2).

El proceso para que un navío fuese admitido en la Flota de Tierra Firme era siempre el mismo. El dueño de la embarcación solicitaba licencia en la Casa de la Contratación para que su bajel pudiera incorporarse a la flota (AGI, Indiferente, 745, 40). Los visitantes de navíos de dicha institución, por mandato de los jueces oficiales de la misma, acudían a él para inspeccionarlo. Dichos visitantes de navíos, junto con la ayuda de algún maestro de carpintería y calafatería, comprobaban el estado en el que se hallaba el buque: años de navegación, número de toneladas de arqueo, arboladura, velamen, etc.

Si consideraban que el navío estaba apto para la navegación transatlántica, incluso habiendo notificado que necesitaba alguna reparación, entregaban la licencia de viaje al propietario de la nave. Superado ese requisito, se podía empezar a introducir bastimentos y mercaderías en las bodegas de la nave. A la segunda visita acudían los visitantes de navíos y el contador de la Casa de la Contratación. En esta se cotejaba que se hubiesen efectuado las obras oportunas de carpintería y calafatería, se confirmaba si disponía de la artillería que se observó en la primera visita y se estipulaba el número de tripulantes que podía llevar. En la tercera y última

visita, que siempre se hacía desde el lugar del que iba a partir la formación hacia Cartagena, se hacía un repaso general para que no faltase nada de lo contenido en los inventarios y en las dos visitas precedentes, tratando de evitar principalmente que no se hubiesen embarcado mercancías fuera de registro. En esta labor intervenían los visitantes de navíos y el juez oficial de la Casa de la Contratación. Superado el trámite, el bajel podría hacerse a la vela en conserva de la flota para la que su dueño había pedido licencia (Haring, 1979, pp. 358-364; Museo Naval de Madrid-MNM, Colección Fernández de Navarrete, t. XXI, doc. 88, 578-582).

Para conocer el número de navíos que podían constituir la Flota de Tierra Firme, así como su número de toneladas, lugar de fabricación, tipología naval, quién era su dueño y maestro, número de artillería y de tripulación que montaban, hemos analizado la formación que entre 1615 y 1616 estuvo comandada por Diego de Santurce Orozco, salvo los cinco o seis navíos que no arqueaban más de cien toneladas:

■ **Tabla 1. Relación de la Flota de Tierra Firme de Diego Santurce Orozco, 1615-1616**

Navío/ Fábrica	Nombre	Arqueo	Dueño	Maestre	Nº de Artillería	Nº de Gente
Nao Vizcaya	San Francisco de Jesús	550	Juan Mejía	Juan Mejía	15 (4 de bronce)	98
Nao Vizcaya	La Visitación de Nuestra Señora	500	Pedro Díaz Franco	Pedro Díaz Franco	14 (3 de bronce)	91
Galeón Ribadeo	San Pablo	600	Lucas de Urquiaga	Lucas de Urquiaga	12 (2 de bronce)	83
Nao Vizcaya	San Pedro	450	Bartolomé de Amezcua	Fermín de Inurriza	12 (2 de bronce)	60
Nao Campeche	San Francisco	400	Martín de Azcona	Juan de Campos	10 (2 de bronce)	67
Nao Vizcaya	San Juan Bautista	400	Melchor de Foñolosa	Melchor de Foñolosa	8 (2 de bronce)	63
Nao Vizcaya	San Martín	360	Francisco de Candia	Francisco de Candia	10 (2 de bronce)	62
Nao/Santo Domingo	Santa Ana María	350	Pedro E. de Almeida	Pedro E. de Almeida	9	60
Nao La Habana	San Lorenzo	280	Juan Sánchez de Lefa	Juan Sánchez de Lefa	6 (2 de bronce)	45
Nao Sta. Marta	Santa María de la Trinidad	150	Francisco Hernández	Hernando Marquina	6 (2 de bronce)	32
Total	-	4.040	-	-	102	661

Fuente: Tabla elaborada por el autor a partir de los registros de navíos de la Flota de Tierra de 1615 (AGI, Contratación, 1162-1163).

Tal y como se aprecia en la tabla, cuyos datos se repitieron en la Flota de Tierra Firme durante el periodo estudiado (1550-1647), las naos que eran empleadas como buques de guerra montaban entre diez y quince piezas de artillería, mientras que la nao cuya función era meramente mercantil rara vez portaba más de diez. Obviamente, el número de piezas que registraban las naos ordinarias dependía de la capacidad económica del propietario de la nave, o del dinero que este estuviese dispuesto a gastar para que su buque contase con un mayor número de recursos armamentísticos.

Las piezas de artillería que llevaban la capitana y la almiranta podían ser de bronce o de hierro, aunque predominaban estas últimas. En 1586, por ejemplo, la nao Salvadora (de doscientas toneladas) montaba diez piezas: cuatro de bronce y seis de hierro colado (AGI, Contratación, 1084, 5). Las primeras eran más duraderas y soportaban mejor la climatología caribeña que las segundas, pero su precio fue siempre un inconveniente para que se introdujesen en las flotas. La legislación fijaba que entre ambos buques montasen treinta y seis piezas, pero rara vez cada unidad contó con más de quince (AGI, Indiferente, 1956, l. 1, ff. 201r-202v). Durante el periodo estudiado (1550-1647) no hemos hallado una sola ocasión en la que no hubiese escasez de artillería para incorporarla a los buques capitana y almiranta de la Flota de Tierra Firme (AGI, Panamá, 1, n.º 119). Ocurría lo mismo con la pólvora. Obtener la preciada mezcla explosiva siempre fue un quebradero de cabeza para la administración castellana, pues, además de que su precio era elevado (a principios del siglo XVI se pagaba entre 20 y 25 ducados el quintal), había que abastecer a numerosas armadas, fortificaciones, tropas, etc., en los distintos territorios de la monarquía (AGI, Indiferente, 741, n.º 90).

Con el establecimiento definitivo de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias en la última década del siglo XVI, la Flota de Tierra Firme debería ir escoltada por dicha escuadra durante todo la singladura oceánica (Pajuelo Moreno, 2021). Ciertamente, ambas formaciones navegaron conjuntamente a partir de 1618, pero antes de esa fecha coincidieron en contadas ocasiones, normalmente durante la travesía de regreso a Sevilla (Chaunu, 1955-1960, t. III y IV). Por otra parte, la Flota de Tierra Firme navegó numerosas veces en conserva de la Flota de Nueva España. En ese caso, lo más frecuente es que hubiese un general y un almirante por escuadra, pero en más de una ocasión, principalmente en los años cincuenta y sesenta del siglo XVI, solo hubo dos cabezas para todo el convoy. Una vez que la formación llegaba a las Antillas Menores, en donde se dividía, el primero de ellos comandaba la flo-

ta para la que había recibido el título, mientras que el almirante tomaba el mando de los navíos que se dirigían a Cartagena o Veracruz.

Quien a partir de ese momento ocupaba el tercer puesto del escalafón naval español pasaba a desempeñar el cargo de almirante. Por citar un ejemplo, la formación dirigida en 1562 por Pedro Menéndez de Avilés se dividió al llegar a la Dominica. A partir de la pequeña isla antillana, este navegó en dirección al citado puerto novohispano, y quien había sido el almirante del convoy hasta ese punto, su hermano Bartolomé, se puso al frente de los navíos que iban a Cartagena. Desde entonces, el almirante de Pedro Menéndez de Avilés fue su hijo, Juan, quien había ocupado el cargo de capitán (AGI, Contratación, 2929). Cuando se daban esas circunstancias, normalmente ambas flotas acordaban reunirse en La Habana para navegar en conserva hasta la metrópoli. Una vez que llegaban a Cuba, cada uno volvía a ocupar el cargo que ostentaba al salir de la metrópoli.

En las capitanas y almirantas, tanto el sueldo de la tripulación como los bastimentos, artillería y pertrechos del buque eran sufragados por el derecho de avería. Todo lo contrario ocurría en los navíos ordinarios de la Flota de Tierra Firme, pues era el dueño de la nave quien corría con todos los gastos ocasionados durante el viaje y los salarios de la tripulación. En ambos casos, el número de tripulantes variaba según las dimensiones del buque, y, en los navíos ordinarios, de la capacidad económica de su dueño. Así, tal y como hemos señalado en la tabla anterior, en 1615 la nao San Juan Bautista (de cuatrocientas toneladas) contaba con una dotación de sesenta y tres hombres, de los cuales cuarenta y nueve eran marineros, grumetes y pajes. El resto lo conformaban un capitán, un maestre, un piloto, un contramaestre, un guardián, un despensero, un carpintero, un calafate, un escribano, un barbero, un condestable, dos marineros-artilleros y un artillero-marinero (AGI, Contratación, 1162, n.º 5).

Durante el siglo XVII era habitual que en las relaciones de la tripulación algunos hombres tuviesen asignados dos oficios. Con ello se cubría la falta de artilleros, aunque quienes aparecen señalados como marinero-artillero o artillero-marinero no gozaban, casi nunca, del título de artillero. En las capitanas y almirantas podía ir embarcado un maestre de plata, como mínimo, quien para desempeñar su cargo debería abonar una fianza de 25 000 ducados en la Casa de la Contratación. Los maestros de los navíos ordinarios, que como ha quedado recogido en la tabla podía ser el dueño de la nave, tenían que entregar una fianza de 10 000 ducados (Recopilación, t. III, lib. IX, tít. XXIV, leyes III, XX-XXV). Además de los cargos y oficios que confluían a bordo de la nave, tanto en los buques de guerra como en el

resto de bajeles podía ir a bordo un capitán (que podía ser el dueño y maestro de la nave, detentar alguna de esas cualidades o ninguna). Asimismo, en las Flotas de Tierra Firme siempre se embarcaban pasajeros. En algunos navíos llegaron a ir hasta cuarenta personas con licencia (AGI, Indiferente, 1118).

El sueldo de los generales de la Flota de Tierra Firme fue aumentando progresivamente desde que esta formación se asentase definitivamente en la Carrera de Indias. A principio su salario era de cuatro ducados al mes, pero a partir de la antepenúltima década del siglo XVI pasaron a cobrar un ducado más (AGI, Indiferente, 1965, l. 13, ff. 437r-438r). Con Felipe III y Felipe IV obtuvieron unos emolumentos más elevados, pues si en ese periodo recibían doscientos ducados al mes, significa que sus honorarios eran de uno seis ducados y medio al día (AGI, Indiferente, 1953, l. 5, ff. 163r-164r; Serrano Mangas, 1989, pp. 283-287). El almirante percibía siempre la mitad (AGI, Contratación, 559B).

El nombramiento de general y almirante de la Flota de Tierra Firme lo hacía la Corona, previa consulta del Consejo de Indias. Durante la segunda mitad del siglo XVI, ambos cargos eran ocupados por marineros expertos o militares con un excelente currículum. Ese fue el caso del general Sancho Pardo Osorio, quien al recibir el título en 1593 había estado cuarenta años al servicio de la Corona, comandando diferentes escuadras en Inglaterra, Portugal y diferentes puntos de América (AGI, Panamá, 1, n.º 71). Con Felipe III también hubo buenos generales y almirantes en el referido convoy, aunque durante su reinado empezó a primar la venalidad y el nepotismo (Pérez-Mallaína Bueno, 2007, pp. 293-297). Normalmente, la duración de ambos puestos no era de más de dos años, pues, principalmente, existía una amplia nómina de hombres que solicitaban esas plazas. Señalamos a continuación a aquellos generales y almirantes que realizaron más de dos viajes en la Flota de Tierra Firme, desempeñando uno de ambos puestos:

■ **Tabla 2. Generales y almirantes de la Flota de Tierra Firme con tres o más años de servicio**

General	Almirante	Viajes redondos (travesía de ida y travesía de vuelta)
Nicolás de Cardona	Nicolás de Cardona	Tres (uno como general y dos como almirante)
Diego Flores de Valdés	-	Cuatro
-	Alonso de Chaves Galindo	Tres

General	Almirante	Viajes redondos (travesía de ida y travesía de vuelta)
Francisco del Corral y Toledo	Francisco del Corral y Toledo	Cuatro (tres como general y uno como almirante)
Juan de Vega Bazán	Juan de Vega Bazán	Tres (uno como general y dos como almirante)
Luis Fernández de Córdoba Doncel	-	Tres

Fuente: Tabla elaborada por el autor a partir de la “Tabla cronológica de los generales que fueron a Indias con flotas y galeones...”. AGI, MyP, Libros Manuscritos, 8o.

Antes de que la Flota de Tierra Firme levase anclas desde la metrópoli, el general recibía unas instrucciones precisas sobre la derrota que debían seguir y los objetivos del viaje (AGI, Indiferente, 1126). Al contrario de lo que estaba ordenado a los generales de la Armada de la Guarda, los de la Flota de Tierra Firme sí podían detenerse en las Canarias y en las Antillas Menores. De hecho, en las Afortunadas existía una intensa actividad comercial en cuanto llegaban noticias de que la Flota iba a partir de la península.

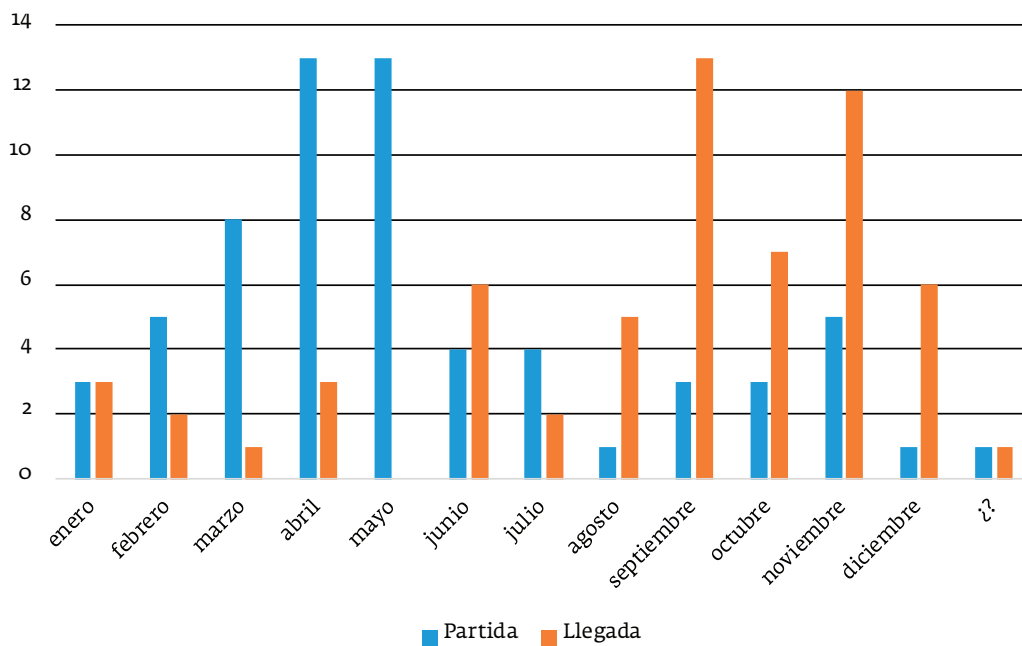
Lo que sí fue común para ambas formaciones es que algunos de los navíos que navegaban en su conserva estaban destinados a recoger las perlas que se obtenían en las costas de Cumaná, Riohacha o en la islas Margarita y Cubagua (Otte, 1977; AGI, Indiferente, 582, l. 2, ff. 93r-93r). La tipología naval que solía emplearse para su transporte era muy diversa (pataches, fragatas, saetías, filibotes, etc.), que no solían arquear más de cien toneladas. Además, había navíos de la flota que navegaban hasta Maracaibo, Santa Marta, Venezuela, etc. (AGI, Contratación, 1171).

Ruta y cargamentos

Durante los años en los que La Flota de Tierra Firme se mantuvo activa (1550-1737), la derrota empleada entre Sanlúcar de Barrameda o Cádiz y Cartagena fue siempre la misma. Los navíos que integraban dicha flota partían casi siempre desde uno de esos puertos gaditanos, aunque en alguna ocasión lo hizo desde Sevilla. La Armada de la Guarda realizaba la misma ruta, pero normalmente regresaban a la metrópoli el mismo año que se habían hecho a la vela desde Cádiz o Sanlúcar de Barrameda.

La Flota de Tierra Firme podía partir de la península ibérica en cualquier mes del año, pero los meses preferidos para levar anclas fueron abril y mayo. Entre 1550 y 1647 la Flota de Tierra Firme completó un total de sesenta y cuatro viajes redondos

(travesía de ida y vuelta a la metrópoli), en los que hasta en treinta y tres ocasiones tuvo que invernar en el Nuevo Mundo. Normalmente, el regreso a la metrópoli tenía lugar entre septiembre y noviembre, lo que significa, teniendo en cuenta que la travesía de regreso podía durar entre dos y tres meses, que los navíos llevaban anclas de Cartagena entre junio y agosto. En el siguiente gráfico se observa las fechas de partida desde la metrópoli y el mes en que arribaban a las costas gaditanas:



Fuente: Gráfico elaborado por el autor a partir de la “Tabla cronológica de los generales que fueron a Indias con flotas y galeones...”. AGI, MyP, Libros Manuscritos, 8o.

Gráfico 1. Mes de partida desde la metrópoli y mes de llegada a la misma

La legislación recogía que la formación debería partir de la metrópoli en agosto, cuya circunstancia solo se dio en una ocasión durante el periodo estudiado (AGI, Indiferente, 1966, l. 15, 177v-181r). Tampoco se cumplió con lo estipulado para el regreso a la península ibérica, pues, dado que la Flota tenía que salir de Cartagena en enero, tan solo en doce ocasiones arribaron antes de mayo (AGI, Indiferente, 1966, l. 15, 177v-181r). Para que piratas y corsarios no capturaran ninguna de las naves que integraban el convoy, era necesario que el sistema no funcionase tal y como había dispuesto la Corona para la partida de las flotas y armadas; pero no fue para entorpecer sus actividades por lo que se procedió de esa manera, sino

porque la organización de cada convoy escapaba siempre del control de la administración castellana. Era imposible prever las condiciones meteorológicas de cada viaje, los fallos técnicos que podían tener los navíos o los intereses comerciales que existían para cada expedición.

La ruta entre la metrópoli y las Antillas Menores no varió desde que Colón hizo su segundo viaje hacia el Nuevo Mundo (Comellas García-Llera, 1992, pp. 181-183). Desde Sanlúcar de Barrameda o Cádiz, los navíos partían abarrotados de todo tipo de géneros y productos, entre los que destacaban: vino, aceite, herramientas y utensilios de hierro, ropa y telas de diferentes calidades (AGI, Contratación, 1084, n.º 2). En algunos casos también se embarcaban artesanías, productos cosméticos o libros (Rueda Ramírez, 2005, pp. 131-138).

Por cada producto embarcado, tanto en la metrópoli como en América, la administración castellana cobraba el almojarifazgo y la alcabala. Según Manuel Josef de Ayala, el almojarifazgo era el derecho que se pagaba por los géneros o mercaderías que salían del reino, por los que se introducían en él, o por aquellos con que se comerciaba de un puerto a otro dentro de España. Felipe II, en cédulas de 29 de mayo y 24 de junio de 1556, dispuso que al salir de España las mercaderías pagasen de almojarifazgo un 5 % de su valor (10 % siendo vinos) y el 10 % al entrar en Indias; por su parte, la alcabala era uno de los impuestos fiscales de Castilla, consistente en el pago de un tanto por ciento del precio de ciertas mercaderías al ser vendidas (Ayala, 1988, pp. 37-144).

En 1568 se promulgó una real provisión en la que quedó anotado el porcentaje de almojarifazgo que deberían cobrar en las Indias los oficiales reales de Tierra Firme, Nueva España, etc.: 2,5 % para las mercaderías que se enviaban a la Península; 2,5 % de salida y 5 % de entrada, entre puertos de las Indias. Por su parte, el pago se debería hacer al contado, en oro, plata labrada o pasta (AGI, Indiferente, 427, l. 29, ff.1r-3v). Ahora bien, en las bodegas de los navíos también se podían incluir artículos por los que no había que pagar almojarifazgo, como era el caso de los libros (AGI, Lima, 567, l. 7, ff. 279v-28or).

En la capitana y la almiranta, además de las mercancías referidas, como el vino, aceite y ropa, se fletaban los pliegos del rey, sedas finas, armas y esclavos. Cada uno de esos vasos tenía permiso de cargar hasta ciento cincuenta toneladas de ropa y dos mil quintales de hierro, que irían por lastre del navío para ser vendido en el Nuevo Mundo. Con su venta, los dueños podrían comprar el lastre necesario para hacer el viaje de vuelta a la metrópoli (AGI, Contratación, 1162, n.º 7).

En 1581, los oficiales reales de Tierra Firme remitieron una carta al monarca en la que le exponían los motivos por los que era conveniente que la Flota de Tierra Firme se aprestase cada dos años. La razón principal era que existía excedente de ropa en Nombre de Dios, que venderían mejor si hubiese tiempo para hacerlo, “pues no se pueden despachar las mercaderías que vienen en una flota para cuando viene la otra” (AGI, Indiferente, 739, n.º 371). Señalaban que la ropa aún no había llegado al Perú cuando arribaba otro convoy a Nombre de Dios, aunque la fecha en la que está redactada la misiva, en 1581, ya era costumbre que la Flota se aprestase cada dos años, tal y como muestran las fechas de ida y venida de la referida formación que recogemos en la siguiente tabla, junto con el nombre del general y el almirante de cada una de ellas:

■ **Tabla 3. Generales y almirantes de la Flota de Tierra Firme y fechas de salida desde la metrópoli y de regreso a la misma**

General	Almirante	Fecha de Ida	Fecha de Regreso
Sancho de Viedma	Hernando Blas	junio de 1550	junio de 1551
Alvar Sánchez de Avilés	Juan de Carreño	octubre de 1555	septiembre de 1556
Martín de Avendaño	-	febrero de 1557	septiembre de 1557
Pedro de las Ruelas	Antonio de Aguayo	febrero de 1558	noviembre de 1558
Pedro de las Ruelas	Nicolás de Cardona	abril de 1559	julio de 1560
Pedro Sánchez de Benera	Pedro de Orellana	febrero de 1560	octubre de 1560
Bernardo de Andino	-	febrero de 1561	septiembre de 1561
Bartolomé Menéndez de Avilés	-	junio de 1562	junio de 1563
Antonio de Aguayo	-	mayo de 1563	junio de 1564
Nicolás de Cardona	-	abril de 1564	1565
Cristóbal de Eraso	Pedro de Gamboa	diciembre de 1565	septiembre de 1566
Diego Flores de Valdés	Nicolás de Cardona	marzo de 1567	junio de 1568
Diego Flores de Valdés	Nicolás de Cardona	septiembre de 1569	agosto de 1570
Diego Flores de Valdés	Jerónimo Narváez y Padilla	octubre de 1570	septiembre de 1571
Esteban de las Alas, el padre	Sancho Pardo Osorio	enero de 1572	noviembre de 1572
Diego Flores de Valdés	Jerónimo Narváez y Padilla, y por su defecto Alonso de Chaves Galindo	noviembre de 1572	agosto de 1573

General	Almirante	Fecha de Ida	Fecha de Regreso
Álvaro Manrique de Lara	-	octubre de 1574	agosto de 1575
Francisco de Luján	Rodrigo de Vargas	julio de 1576	agosto de 1577
Juan de Velasco de Barrio	Iñigo de Lecoya	junio de 1577	septiembre de 1578
Diego Maldonado	Antonio Navarro de Prado	abril de 1579	septiembre de 1580
Antonio Manrique	Diego de Alcega	septiembre de 1580	septiembre de 1581
Diego Maldonado de Mendoza	Francisco Maldonado	abril de 1582	septiembre de 1583
Francisco de Novoa Feijoo	Francisco Valverde de Mercado	enero de 1584	septiembre de 1584
Antonio Osorio	Alonso de Chaves Galindo	noviembre de 1584	septiembre de 1585
Miguel de Eraso y Aguilar	Bartolomé de Villavicencio	julio de 1586	septiembre de 1587
Álvaro Flores de Quiñones	Francisco Martínez de Leiva	-	octubre de 1588
Diego de Ribera	Alonso de Chaves Galindo	marzo de 1589	-
Pedro Menéndez Márquez	Luis Alfonso Flores	mayo de 1590	enero de 1592
Francisco Martínez de Leiva	Gabriel de Vera	marzo de 1592	1593
Luis Alfonso Flores	Juan de Salas	abril de 1592	1593
Sancho Pardo Osorio	Sebastián de Arancibia	abril de 1594	agosto de 1595
Juan Escalante de Mendoza, murió en la mar	Francisco de Eraso y Diego de Urrutia	enero de 1596	septiembre de 1596
Juan Gutiérrez de Garibay	Francisco del Corral y Toledo	marzo de 1597	febrero de 1598
Sancho Pardo Osorio	Juan Gómez de Medina	noviembre de 1598	enero de 1600
Francisco del Corral y Toledo	Martín de Valecilla	noviembre de 1598	marzo de 1600
Francisco del Corral y Toledo	Álvaro de Sosa y Vivero	abril de 1601	noviembre de 1602
Jerónimo de Portugal y Córdoba	Sancho Pardo Osorio	marzo de 1603	octubre de 1603
Francisco del Corral y Toledo	Sancho Pardo Osorio	mayo de 1605	octubre de 1606
Juan de Salas Valdés	Diego de Urrutia	marzo de 1608	diciembre de 1608
Juan de la Cueva y Mendoza	Juan Gómez de Medina	febrero de 1610	octubre de 1610
Juan de la Cueva y Mendoza	Martín de Valecilla	marzo de 1612	noviembre de 1612
Diego de Santurce Orozco	Lope de Hoces y Córdoba	noviembre de 1615	diciembre de 1616

General	Almirante	Fecha de Ida	Fecha de Regreso
Francisco Venegas	Fermín de Lodosa y Andueza	abril de 1617	noviembre de 1617
Juan Flores Rabanal	Juan de Lara Morán	mayo de 1618	noviembre de 1618
Fernando de Sosa Suárez	Antonio de Aliri	abril de 1619	noviembre de 1619
Miguel de Echazarreta	-	abril de 1620	octubre de 1620
Juan Flores Rabanal	Juan de Vega Bazán	mayo de 1621	noviembre de 1621
Juan de Lara Morán	Pedro Pasquier y Esparza	marzo de 1622	junio de 1623
Gaspar de Acevedo Bonal	Juan de Vega Bazán	abril de 1624	noviembre de 1625
Jerónimo de Sandoval y Zúñiga	Juan de Benavides Bazán	mayo de 1626	noviembre de 1626
Roque Centeno y Ordoñez	Melchor de Torralba	mayo de 1627	octubre de 1627
Luis de Velasco	Melchor de Torralba	mayo de 1628	abril de 1629
Alonso de Mújica y Buitrón	Hernando Guerra	abril de 1630	diciembre de 1630
Juan de Vega Bazán	José Hurtado	junio de 1631	abril de 1632
Luis Fernández de Córdoba	Hernando Guerra	mayo de 1633	febrero de 1634
Nicolás Iudice Fiesco	-	mayo de 1634	junio de 1635
Roque Centeno y Ordoñez	Luis de Aguilar y Manuel	mayo de 1635	diciembre de 1635
Luis de Aguilar y Manuel	Juan de Campos	abril de 1636	noviembre de 1636
Francisco Bernardo Mejía de la Cerda	Martín de Orbea	mayo de 1637	noviembre de 1637
Luis Fenández de Córdoba Doncel	-	mayo de 1639	diciembre de 1639
Luis Fenández de Córdoba Doncel	Asensio de Arriola	septiembre de 1640	julio de 1641
Pablo Fernández de Contreras	Diego de Egues Beaumont y Navarra	julio de 1643	diciembre de 1643
Gabriel de Espínola de Santiago	Diego de Egues Beaumont y Navarra	julio de 1645	enero de 1646
Juan de Izárraga	Matías de Orellana	agosto de 1646	abril de 1647

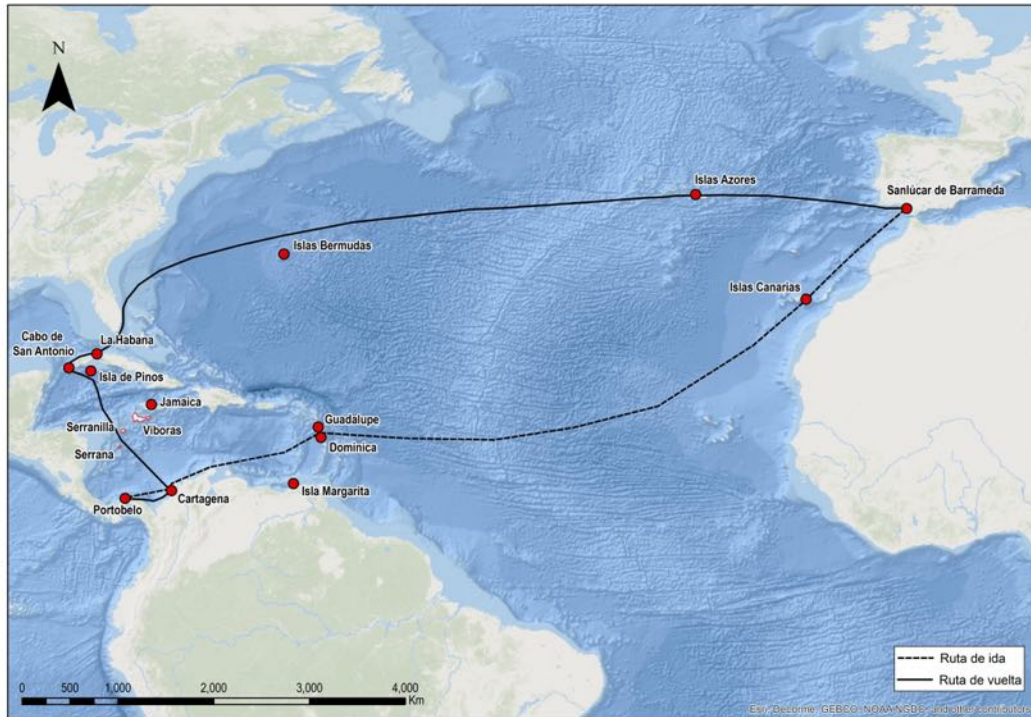
Fuente: Tabla elaborada por el autor a partir de la “Tabla cronológica de los generales que fueron a Indias con flotas y galeones...”. AGI, MyP, Libros Manuscritos, 8o.

Los oficiales reales de Tierra Firme se quejaban de que llegaba demasiada ropa desde la metrópoli en la penúltima década del siglo XVI, pero en los últimos años

de la centuria y principios de la siguiente el problema será que el virreinato peruano se proveía de la ropa que, a precios más bajos, llegaba desde China —por la vía del galeón de Manila o por Buenos Aires— (AGI, Contratación, 5170).

Con todo, desde los referidos puertos gaditanos, la armada se dirigía al archipiélago canario, cuyo trayecto se cubría en una semana, aproximadamente. Dado que entre Cádiz y Santa Cruz de Tenerife hay unas setecientas millas náuticas, los navíos recorrían ese trayecto a una velocidad media de entre cuatro y cinco nudos la hora. A este respecto, hay que tener en cuenta que la Flota de Tierra Firme solía estar integrada por entre diez y veinte bajeles, de los cuales siempre había alguno que navegaba excesivamente sobrecargado o mostraba algún fallo técnico, pues los navíos de aviso, que navegaban sueltos, podían alcanzar hasta los trece nudos si las condiciones meteorológicas eran favorables (Cerezo Martínez, 1988, pp. 235-236; Comellas, 2015, pp. 100-102).

Desde las Afortunadas, los navíos ponían rumbo SO en demanda de las islas Guadalupe, Dominica o Martinica, en donde se reparan las embarcaciones y se hacía aguada. La distancia entre esos puntos se cubría en un mes aproximadamente, siempre y cuando ventaran los aires, no se topasen con velas enemigas y los navíos no tuviesen problemas logísticos. Desde las Antillas Menores hasta Cartagena quedaba por recorrer la parte más cómoda del trayecto de ida, pues “las brisas son casi siempre perpetuas, y pocas veces suelen faltar” (García de Céspedes, 1606, pp. 178-179). Es cierto que algunos años existía el peligro de toparse con algún navío o armada enemiga, como aconteció a finales del XVI y principios del siglo XVII con los holandeses, que llegaban hasta las costas de Venezuela para obtener sal y perlas (Tenenti, 2011, pp. 173-178). No obstante, estas circunstancias no implicaban que ese tramo fuese el más fácil de todos los que recorría la Flota de Tierra Firme durante su periplo oceánico.



Fuente: elaboración propia.

Mapa 1. Ruta de Ida y vuelta de la Flota de Tierra Firme

La duración del viaje entre ambos puntos podía ser de unos diez días aproximadamente. Durante esa jornada algunos navíos se separaban del convoy para navegar hasta la isla Margarita, Cumaná, Riohacha, etc., en donde existía todo un comercio perliífero. Buena prueba de ello fue que en 1591 el monarca decretó que, durante los siguientes nueve años, dos navíos de hasta ochenta toneladas cada uno pudiesen ir en conserva de la Flota de Tierra Firme a la isla Margarita con cosas necesarias para las granjerías de las perlas y su sustento, sin necesidad de que a bordo de ellos hubiese maestro o piloto examinado, ni montasen la artillería que recogían las ordenanzas (AGI, Contratación, 11).

El resto de navíos que integraba la Flota continuaba la travesía en dirección a Cartagena. Algunos navíos habían partido desde la metrópoli para navegar únicamente hasta allí, pues la mercancía que transportaban estaba destinada a los comerciantes y mercaderes que residían en dicha ciudad o a quienes llegaban desde diversos puntos de la geografía americana. No obstante, la mayoría de bajeles que constituía el convoy, entre los que se incluía la capitana y la almiranta, pasaban a

Nombre de Dios o, desde 1598, Portobelo. En ese punto se celebraba una feria cada vez que arribaba la Flota de Tierra Firme, en la que se exponían a la venta géneros de todo tipo. El resto del año Portobelo permanecía prácticamente deshabitado (Vila Vilar, 1982, pp. 275-340).

Una vez que se había embarcado la plata potosina en los navíos capitana y almiranta, estos regresaban a Cartagena, con objeto de ser carenados para el viaje de vuelta y recibir el oro y las piedras preciosas que se obtenían en algunos puntos del Nuevo Reino de Granada. Para Hamilton, “de 1581 a 1660 [...] Tierra Firme proporcionó poco más o menos los dos tercios de las importaciones españolas totales, y Nueva España el otro tercio” (Hamilton, 1975, pp. 135-150). De esos dos tercios, uno de ellos tocaba a la Flota de Tierra Firme y a la Armada de la Guarda el otro.

Por citar un ejemplo del volumen embarcado en dicha Flota, la formación de Pedro de las Roelas regresó a la metrópoli a finales de 1558 con 643 671 ducados y 553 marcos de perlas para el monarca, y para mercaderes, particulares y difuntos 1 402 025 ducados (AGI, Indiferente, 738, n.º 37). En 1602, el general Francisco del Corral y Toledo llegó a Cádiz con 1.020.260 ducados a cuenta de Felipe III y más de 2 500 000 para particulares (AGI, Indiferente, 1118). Las cifras reservadas para la Armada de la Guarda son similares, pues el monto destinado para personas particulares duplicaba con creces el dinero que estaba consignado para el soberano. La cantidad de hacienda embarcada dependía del volumen de plata que se hubiese obtenido en Potosí, principalmente, aunque también hay que tener en cuenta el periodo transcurrido entre la llegada de la Armada y la Flota, pues si ambas arribaban a Nombre de Dios o Portobelo en fechas muy próximas, la que llegaba después, normalmente la Flota de Tierra Firme, recibía una suma inferior a la esperada.

Desde Cartagena, la capitana y la almiranta de la Flota de Tierra Firme, junto con los navíos que estuviesen listos para partir, navegaban en dirección a La Habana, última parada obligatoria para las flotas y armadas de la Carrera de Indias antes de cruzar el Atlántico. El trayecto entre estos dos puertos se cubría en unas dos semanas, en las que había que atravesar zonas de peligrosos cayos y arrecifes, como eran los bajos de la Serrana, la Serranilla, etc. Incluso, podía darse el caso de que los enemigos trataran de hacerse con el botín en esa zona, como ocurrió al referido convoy de Pedro de las Roelas, quien tuvo que hacer frente a dos navíos franceses: a uno de ellos lo hundieron y al otro lo capturaron.

Llegados a La Habana, se reparaban los galeones que hubiesen sufrido algún desperfecto durante el viaje y se embarcaban los últimos bastimentos para la travesía oceánica. Desde el citado puerto cubano quedaba por recorrer la parte más complicada de todo el viaje. En primer lugar, había que atravesar el canal de Bahamas, cuyo acceso era peligroso debido a las aguas bajas y a los arrecifes situados a la entrada del mismo. Posteriormente, y una vez superado dicho obstáculo, los navíos navegaban en dirección a las Azores, en donde en más de una ocasión tuvieron que detenerse para hacer aguada, reparar algún navío o para no toparse con los enemigos. El tiempo empleado entre ambos puntos solía ser de entre dos y tres meses, que podía aumentar si se daban algunas de las circunstancias descritas anteriormente o las condiciones meteorológicas no eran favorables.

Entre las Azores y el cabo de San Vicente se apostaban los navíos enemigos a la espera de que los navíos españoles regresaran a la metrópoli. Para evitar que aquellos se hiciesen con el peculio obtenido en el Nuevo Mundo, la Corona despachaba escuadras a las Azores para que, desde allí hasta las costas gaditanas, escoltasen a las formaciones que venían de América. Desde las Azores hasta Sanlúcar de Barrameda, “ponen los marineros como trecientas leguas de navegacion, que se navegan desde quinze hasta treinta dias, muchas vezes, por reynar de ordinario en este golfo muchas brisas, que son contrarias derechamente para venir a España” (García de Céspedes, 1606, pp. 178-179). En Sanlúcar de Barrameda o Cádiz se procedía a la descarga del tesoro indiano, que se embarcaba en navíos de menor calado a efectos de que pudiesen remontar el curso del Guadalquivir hasta llegar a Sevilla.

Conclusiones

En este trabajo hemos propuesto que el establecimiento definitivo del convoy en la Carrera de Indias tuvo lugar en 1550. Durante prácticamente los primeros cien años de vida de la Flota de Tierra Firme, su organización apenas varió. Así pues, los galeones capitana y almiranta mantuvieron siempre unos patrones fijos durante sus años al servicio de dicho convoy: fueron sufragados por la avería, montaban un número similar de artillería y tripulación, superaban las cuatrocientas toneladas de arqueo, etc. Desde 1550 hasta 1647, ambos buques fueron el principal bastión defensivo de la Flota, pero a partir de ese año, debido a que navegaba escoltada por los galeones de la Armada de la Guarda, prescindieron de ambos bajeles. Tan solo hubo variaciones en cuanto al número de navíos que la integraban.

Desde que se pregonaba el apresto de la Flota de Tierra Firme hasta que regresaba a la metrópoli, la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias tenían que poner especial atención en diferentes cuestiones como el embargo de los buques capitana y almiranta, qué navíos podían obtener la licencia para navegar en conserva de la Flota, quiénes eran los mejores candidatos para ocupar los puestos de general y almirante, la artillería y la tripulación que montaba cada vaso, etc., cuestiones que se han analizado en este trabajo y que permiten conocer algunas de las características de la historia marítima española de los siglos XVI y XVII.

Referencias

- Ayala, M. J. de (1988). *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*, t. I. Edición y estudios de Marta Milagros del Vas Mingo. Ediciones de Cultura Hispánica.
- Borrego Plá, M. del C. (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Caballero Juárez, J. A. (1997). *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Cerezo Martínez, R. (1988) “Las rutas de las armadas de Castilla en los siglos XV y XVI: la apertura de las rutas marítimas castellanas en los distintos ámbitos económico europeos”. *Revista da Universidade de Coimbra*, 34, 235-236.
- Céspedes del Castillo, G. (1945). “La avería en el comercio de Indias”. *Anuario de Estudios Americanos*, 2, 516-698.
- Chaunu, H. y P. (1955-1960). *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 8 tomos en 12 vols. Armand Colin / S.E.V.P.E.N.
- Cipolla, C. M. (1999). *La odisea de la plata española*. Crítica.
- Comellas García-Llera, J. L. (1992). *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*. Fundación Mapfre América / Editorial Arguval.
- Comellas García-Llera, J. L. (2015). *El cielo de Colón: técnicas navales y astronómicas en el viaje del Descubrimiento*. Athenaica.
- Diccionario panhispánico del español jurídico*. En línea.
- García-Baquero González, A. (1999). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Algaida editores.
- García de Céspedes, A. (1606). *Regimiento de navegacion e hydrografia*. Madrid.
- Hamilton, E. J. (1975). *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1601-1650*. Ariel.
- Haring, C. H. (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica.
- Mena García, C. (1983). “El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI”. *Anuario de Estudios Americanos*, 40, 71-102.
- Otte, E. (1977). *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*. Fundación John Boulton.

- Pajuelo Moreno, V. (2021). *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. CSIC / Universidad de Sevilla / Diputación de Sevilla.
- Pazzis Pi Corrales, M. (1989). *Felipe II y el dominio del mar*. Editorial San Martín.
- Pérez-Mallaína Bueno, P. E. (2007). “Generales y almirantes de la Carrera de Indias: una investigación pendiente”. *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 33, 285-332.
- Recopilación de leyes de los reynos de las Indias* (1681), 4 tomos. Madrid: Julián de Paredes.
- Rubio Serrano, J.L. (1991). *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias (1492-1590)*, t. I. Ediciones Seyer.
- Rueda Ramírez, P.J. (2005). *Negocio e intercambio cultural. El comercio de libros con América en la Carrera de Indias (siglo XVII)*. Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Serrano Mangas, F. (1999). “Las flotas de la plata”. En AA.VV. *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias* (pp. 323-332). Fundación ICO.
- Tenenti, A. (2011). *La Edad Moderna (XVI-XVIII)*. Crítica.
- Veitia Linage, J. de. (1672). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Juan Francisco de Blas.
- Vidal Ortega, A. (2002). *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Universidad de Sevilla / Diputación de Sevilla.
- Vila Vilar, E. (1982). “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”. *Anuario de Estudios Americanos*, 39, 275-340.