

LA CARRERA DE INDIAS

José Ramón VALLESPÍN GÓMEZ
Capitán de Navío

Pedro Menéndez de Avilés tuvo muy destacadas actuaciones en diversos campos de la marina de Castilla, y por tanto de España. Este trabajo trata de su actuación como general de las flotas de la Carrera de Indias, función que desarrolló alternándola cronológicamente con otros mandos de flota después de una carrera como corsario, primero sin patente y luego con la que le fue concedida por delegación del rey Carlos I. Para comprender cabalmente la actuación de Menéndez de Avilés, después de una breve introducción a su carrera marinera y militar, haremos primero una descripción de la Carrera de Indias en sí, para entrar posteriormente en su desempeño como general de esta, tratando con mayor detalle la cuestión de la aportación de nuestro protagonista en su diseño.

Un breve repaso a la vida marinera de Pedro Menéndez de Avilés

Pedro Menéndez de Avilés, es bien conocido, comenzó su actividad marinera muy joven. Con la edad de lo que hoy se considera un adolescente, a partir de 1535 sirvió como grumete en una armada contra corsarios franceses en el Cantábrico. Un par de años después compró un patache y, sin patente, se dedicó él mismo al corso, excepto un periodo en que se integró en la flota de Álvaro de Bazán el Viejo (1), bajo cuyas órdenes participó en la batalla naval de Muros, que tuvo lugar el 25 de julio de 1543. Más tarde obtuvo la patente y continuó con sus actividades corsarias. Famosa es su acción, dentro de este periodo, contra el pirata Juan Alfonso Portugués, al que prendió en el interior del puerto de La Rochela. Mira Caballos (2) sostiene que pudo ir con una flota a Indias ya en 1548, y es seguro que en 1552 pasó a ellas, pero todavía como corsario combatiendo a los corsarios enemigos. En esa campaña pasó por

(1) MADUEÑO GALÁN, José M.ª: «Pedro Menéndez de Avilés», en REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico español*.

(2) MIRA CABALLOS, Esteban: «Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flotas de la Carrera de Indias», *Revista de Historia Naval*, núm. 94, 2006.

México, donde trató con el virrey Velasco. En 1554 fue nombrado general de la Carrera de Indias, pero no pudo hacer su primer viaje ese año porque, inmediatamente después de recibir el nombramiento, se le ordenó embarcar como consejero en la flota que llevó al príncipe Felipe, después Felipe II, a Inglaterra para su boda con la reina María Tudor ese mismo año (3). En 1555 ya mandó su primera armada y flota a Indias e hizo lo mismo al año siguiente, pero luego ejerció otros mandos en la mar por orden real, entre ellos el de la flota que trajo de regreso a España al rey Felipe II después de la guerra con Francia, y no regresó a la Carrera hasta 1560. Entonces se desempeñó como capitán general de ella mandando varias flotas hasta 1565, cuando fue nombrado adelantado de la Florida, y con eso cerró su actuación en la Carrera. Es decir que Pedro Martínez de Avilés hizo una carrera naval muy sustanciosa, pasando por casi todos los puestos del escalafón de aquel tiempo, antes de entrar en la Carrera de Indias, y que por tanto, cuando lo hizo, atesoraba una considerable experiencia profesional. Este factor será clave para entender su particular papel en esa actividad.

La Carrera de Indias

Descubierto el Nuevo Mundo por Colón y posesionado por Castilla, nació inmediatamente la necesidad de mantener un tráfico regular a través del océano, pues se originó la doble necesidad de sostener la colonización y de traer a España sus frutos. Hoy en día existe la percepción errónea de que el sentido de la carga transportada era solo de vuelta, es decir del Nuevo al Viejo Mundo, pero la realidad es que el mayor volumen de transporte de carga se dio en sentido oeste, es decir se exportaba más que se importaba, pues para establecer los luego virreinos hizo falta gente, animales y materiales procedentes de España en cantidades muy notables. Comparados con ellos, la carga que venía en sentido contrario era relativamente limitada, consistente en materiales preciosos (metales y minerales) y valiosos (perlas, cochinilla, maderas nobles, etc). También existe la errónea percepción de que las cargas que venían de las Indias pertenecían a la Corona (hoy diríamos «el Estado»), cuando la realidad es que en todo tiempo la carga era tanto real como particular. En cualquier caso, ese tráfico regular fue inicialmente bastante caótico y espontáneo, saliendo los barcos hacia las Indias en solitario o en pequeños grupos en el momento en que le parecía conveniente a cada uno, y con el tiempo se fue regulando conforme se iba aprendiendo a solventar los enormes desafíos que presentaba llevarlo a cabo con seguridad y eficacia. Conforme la colonización fue convirtiendo al Nuevo Mundo en una prolongación de España, con sus ciudades y sus campos, más allá del Atlántico, sencillamente aquel tráfico se convirtió en el normal entre las varias provincias de un reino, por más que estas estuvieran separadas por un océano. Volviendo al origen, a los

(3) Algunos autores dicen que era el capitán general de esa flota.

tiempos de nuestro protagonista y el inicio de la Carrera, veamos con más detalle cuáles fueron los retos a que tuvo que enfrentarse su establecimiento y desarrollo.

La navegación oceánica

Dar el salto de la navegación de cabotaje a la oceánica es un reto a la altura de los mejores navegantes, y solo estos eran, por tanto, capaces de cruzar el océano y llegar a su destino. Abandonar las costas y adentrarse en el mar requiere saber construir y marinar barcos mucho más robustos y complejos de los que la mayoría era capaz. Había que tener conocimientos de navegación astronómica, poseer instrumentos náuticos y estar dotado de datos de los movimientos de los astros, que no eran conocidos más que por unos pocos. Más aún, había que dominar otras técnicas referidas a la alimentación y la sanidad, lo que no estaba al alcance de cualquiera. Y, sin embargo, había tal interés por hacer la ruta a las Indias que hubo multitud de indocumentados que se aventuraron a hacerla careciendo de los conocimientos necesarios.

Los vientos y las rutas

Si bien en distancias cortas y cuando se puede disponer, por el método que sea, de la gente necesaria para ello, es practicable el uso de la propulsión a remo, y ese había sido un recurso bastante normal en el Mediterráneo, para las navegaciones oceánicas el remo tuvo que dar paso a la vela, que obviamente se basa en la existencia del viento. Por eso, en la Carrera de Indias se precisaba tener un conocimiento de los vientos que soplan típicamente en cada región del mar y de las corrientes que en él se dan, y seguir unas rutas en que esos vientos y corrientes fueran favorables, conocimiento que solo se podía adquirir, obviamente, con la experiencia.

Las fechas más adecuadas

Desde la antigüedad, los marinos, conocidas las rutas a seguir, han buscado evitar las estaciones menos favorables, aquellas en las que reinan condiciones meteorológicas más adversas. Esto se tradujo en el Mediterráneo en que, por regla general, la mayor parte de la navegación se hacía en verano, cuando no se dan los grandes temporales y los vientos más recios. En el Atlántico, los navegantes se enfrentaron a una meteorología menos conocida, y fue necesario ir aprendiendo por el viejo sistema de la prueba y el error. Lógicamente, la primera regla era parecida a la del Mediterráneo: evitar los inviernos, pero la cosa se complica cuando se cruza el océano y, además, se baja en latitud, como es el caso de la navegación al Nuevo Mundo. En el

Caribe y el golfo de México la diferencia entre invierno y verano es menos notable que en el Mediterráneo, y además se da el fenómeno de los huracanes, que no se producen en invierno precisamente. Y, dada la diferencia entre la ruta de la ida y de la vuelta –como veremos, la primera, mucho más al sur que la segunda–, cada una tenía características meteorológicas distintas en distintas épocas del año.

Los ladrones del mar

El tratado de Tordesillas fue el reparto que los dos reinos más capaces en el arte de navegar de altura, y por tanto de expandirse por la vía de los océanos, Castilla y Portugal, ambos entonces igual de españoles (4), hicieron de las costas por descubrir y en su caso colonizar. Esos dos reinos dictaron, con la sanción del Papado, que solo ellos tenían derecho a establecerse y comerciar en las tierras que su nueva habilidad, la marítima, ponía a su alcance. Inicialmente, desde luego antes de la Reforma, el resto de los reinos cristianos obedecieron el mandato papal, pero no hicieron lo mismo sus propios súbditos a título privado, es decir que no duró mucho el respeto de las diferentes coronas a lo mandado. De ese modo, el robo en la mar, es decir la simple y llana piratería por un lado, y la acción de los corsarios, muchas veces difícil de distinguir de aquella, por el otro, estuvieron presentes en la Carrera desde el principio. El mismo Colón se encontró corsarios franceses en Canarias en el viaje del Descubrimiento, y Fernando el Católico envió barcos de guarda de costas a las mismas islas en 1512 contra el mismo peligro (5). En 1521, corsarios (entonces llamados «cossarios»), de nuevo franceses, apresaron en el cabo de San Vicente tres carabelas que regresaban de las Indias y se dirigían a Sanlúcar de Barrameda, y al año siguiente dieron en las Azores un golpe que no solo significó para ellos una enorme ganancia, pues se apoderaron de un magnífico tesoro enviado por Cortés y sus soldados al rey, lo que era del rey, y a sus familiares, sino que provocó un efecto llamada a muchos desaprensivos que quisieron tentar la misma suerte.

A este respecto, hay que hacer un esfuerzo especial en la por otra parte siempre necesaria tarea de abstraerse de la realidad actual para comprender los hechos de los tiempos pasados, para darse cuenta de que la piratería y el corso se fueron desarrollando desde las costas hacia la alta mar. Es decir, inicialmente los robos en la mar se producían junto a tierra, incluso en las proximidades de los puertos, entre otras cosas porque la inmensidad del mar

(4) En aquella altura de la historia España, no era una realidad política ni jurídica, no era un reino, sino un referente cultural y un ideal político que se estaba reconstruyendo, y los portugueses se consideraban tan españoles como los castellanos, como expresa claramente *Los Lusíadas*, de Luís de Camões.

(5) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1972.

hacía casi imposible, con los medios de entonces, encontrar presas a las que despojar de sus bienes lejos de las costas. Además, las primeras acciones eran siempre en las costas del Viejo Mundo, pues al principio los ladrones no sabían ni llegar al Nuevo. Después, conforme fueron adquiriendo el dominio de la navegación y los conocimientos geográficos que tenían sus presas –para lo que se sirvieron, por la persuasión o por la fuerza, de los de los marinos castellanos y portugueses que pudieron apresar o contratar–, y fueron conociendo más y mejor las rutas que estas empleaban, fueron extendiendo su radio de acción y trasladando sus actividades, primero a los archipiélagos atlánticos, y más tarde al otro lado del océano. De hecho, el citado apresamiento del tesoro de Cortés de 1522 fue en Azores porque el año anterior una escuadra enviada para combatir a los corsarios que apresaron las tres carabelas también mentadas, los desalojó de San Vicente y les hizo trasladarse al archipiélago portugués. En definitiva, cuando Pedro Menéndez de Avilés comienza su carrera marinera, los piratas y los corsarios atacaban a los barcos que iban y venían de América en la misma boca del Guadalquivir, donde iniciaban y rendían viaje; en las cercanías de los puertos de las islas Canarias, desde donde iniciaban la travesía del Atlántico en el viaje de ida; en las islas Azores, donde buscaban el camino de vuelta, y en el cabo de San Vicente, donde primero recalaban al llegar a las costas españolas en el de regreso.

Hay que hacer también un esfuerzo por entender la dificultad que se le presentó a Castilla, como a cualquier reino que estuviera en sus condiciones, de regular el comercio marítimo en el mundo recién descubierto. En la propia España era relativamente fácil hacerlo, pues había normas, autoridades y medios más o menos adecuados para ello. En cambio, en el Nuevo Mundo todo estaba por hacer, y en gran parte la población aborígen, que también era objeto del comercio, ni siquiera tenía la educación necesaria para someterse a esa regulación tal y como venía del Viejo Mundo. Es por ello por lo que hacer efectivo el reparto de Tordesillas no era, ni mucho menos, tarea fácil, y los comerciantes noreuropeos, conforme fueron aprendiendo a hacerlo, fueron llegando a las costas de las nuevas tierras a ofrecer sus productos para intercambiarlos por los locales sin que la Corona pudiera hacer inicialmente gran cosa para evitarlo. Además de que, conforme el tratado de Tordesillas fue siendo contestado, su imposición por la fuerza fue creando una sensación de agravio en los comerciantes reprimidos que los fue empujando a su vez a tomarse la justicia por su mano, según su propia interpretación de la realidad, y eso alimentó lo que desde el lado español se entendía como piratería. En definitiva, en ocasiones quien llegaba solo con la intención de hacer negocio, acababa convirtiéndose, a ojos de los locales, en un ladrón.

Luego, las guerras que se fueron declarando unos reyes a otros, la mayoría de las veces por cuestiones que no tenían nada que ver con el comercio con las Indias, convertía a este en instrumento u objetivo de la guerra en sí. Es ahí donde la piratería se convierte en corso. Y este se generaliza y se convierte en el factor más importante en el proceso de formación del sistema de la Carrera de Indias.

Las flotas

Cuando hay riesgos notables en la travesía, navegar en conserva, si se da la oportunidad de hacerlo, es tan natural como hacerlo en solitario. La navegación en compañía de otros barcos aumenta el conocimiento náutico del conjunto, es una garantía de disponer de ayuda en caso de accidente, y una forma natural de protección contra los ataques de los enemigos. Eso hizo que desde muy temprano la navegación a Indias y regreso, que como hemos dicho inicialmente se hacía de forma separada por cada barco o pequeña flotilla, se fue convirtiendo en lo que llamamos propiamente la «Carrera de Indias», un sistema de navegación en flota con mayor o menor protección armada dependiendo de las circunstancias. No se debe ignorar, sin embargo, que el sistema de flotas, que hoy llamamos más generalmente «navegación en convoy», no deja de tener sus inconvenientes, derivados de la necesidad de ajustarse a unos tiempos y a unas derrotas que pueden no ser las más convenientes para todos los casos. Además, el sistema de flotas permite una mayor fiscalización de las cargas, con lo que los armadores menos cumplidores con sus obligaciones legales y poseedores de los mejores barcos y las mejores tripulaciones, siempre han tenido la tendencia a navegar con independencia. Naturalmente esta forma de proceder no solo es más arriesgada frente a los elementos, sino que hace más fáciles la piratería y el corso, con lo que en cierto modo los fomentan. Es fama que los navegantes portugueses eran especialmente dados a esta forma de navegación. A su vez, este factor hacía que para la autoridad fuera aún más conveniente el sistema de la navegación en conserva. En cualquier caso, en 1522 ya se hizo la primera navegación a las Indias en flota, que se repitió, ante la insuficiencia de la acción de las diversas escuadras de buques de guerra que se despacharon a combatir a los corsarios, en 1537 y 1540. Y en 1543, debido a la guerra con Francia y al consiguiente acecho de los corsarios de esa nación, se ordenó que nadie navegara a Indias si no era en conserva, debiendo ser al menos diez los barcos que la formaran y que cada uno de ellos tuviera al menos 100 toneladas de porte.

La Casa de Contratación

La Carrera de Indias se dirigió desde la Casa de Contratación, instituida en Sevilla en 1503 al efecto. Era una especie de Ministerio de Marina de la época que en su periodo de máximo desarrollo autorizaba cada expedición –ya fuera puramente comercial o de descubrimiento–, revisaba el estado de los barcos, fiscalizaba su carga, facultaba y designaba a los oficiales, otorgaba títulos, resolvía pleitos y, aparte de otras funciones menores, sobre todo coleccionaba y difundía selectivamente la información cartográfica que se iba recogiendo en cada viaje. Para regirla se redactaron y pusieron en vigor sucesivamente diversas ordenanzas. Las primeras fueron las de 1536, 1543 y 1552. En 1543 parte de su labor –ejercer el monopolio del comercio con las Indias– pasó al

recién creado Consulado de Sevilla, también referido como «Universidad de Cargadores a Indias», pero este era prácticamente una dependencia de la Casa de Contratación (6). Sevilla era también el puerto desde donde salían las flotas que la Casa regulaba, aunque también se autorizaba excepcionalmente a salir desde Cádiz y desde Sanlúcar de Barrameda cuando se trataba de barcos que tenían dificultades para llegar hasta Sevilla, y durante unos años (de 1529 a 1573) se autorizó la salida desde otros puertos castellanos siempre que la llegada se hiciera en Sevilla. En definitiva, a partir de mediados del siglo XVI, la Casa de Contratación sevillana estaba firmemente establecida y tenía, por un lado, la capacidad de trasladar ese establecimiento a la actividad marítima que regulaba, y por otro, el carácter suficiente para sujetar, o tratar de hacerlo, a los diferentes capitanes que la ejercían. Ambas circunstancias tendrán un gran peso sobre las vicisitudes de nuestro protagonista. Terminamos este repaso a lo que era la Carrera de Indias en tiempos de Pedro Menéndez de Avilés señalando que, por orden del 16 de julio del 1561, adoptó la forma en que, con una ligera modificación en las siguientes ordenanzas de la Casa, las de 18 de octubre de 1564, quedó establecida para los siguientes dos siglos de tráfico comercial entre España y las Indias aproximadamente. Esta forma incluía derrotas y fechas muy exactas, que describiremos más adelante cuando tratemos del papel que jugó nuestro hombre en su diseño.

Pedro Menéndez de Avilés en la Carrera de Indias

Como ya hemos adelantado, Pedro Menéndez de Avilés entró en la Carrera de Indias por la puerta grande, como capitán general de una flota, pero después de haber seguido un aprendizaje y una progresión en la profesión marinera muy notable. De este modo, cuando empezó a ejercer el cargo ya tenía ideas muy concretas del negocio. No solo era un bragado combatiente y un capitán experimentado, sino que también había aprendido las reglas del comercio. Con respecto a esto último, conviene aclarar en lo posible la confusión que a menudo se da en cuanto a lo que eran las flotas y lo que eran las armadas, confusión provocada porque la cuestión no estuvo en su momento del todo bien regulada, o las fuentes originales no fueron todo lo estrictas que pudieron a la hora de describir su distinta naturaleza, o ambas cosas a la vez. Inicialmente, las agrupaciones que se formaban eran de barcos mercantes únicamente, lo que constituía una flota. Estos barcos mercantes se armaban más o menos para su propia defensa, lo que en cierto modo les daba un cierto carácter que hoy llamaríamos militar –en aquellos tiempos no había la clara diferencia que hay hoy entre el mundo civil y el militar–, pero ese carácter no era realmente tal. Las agrupaciones de barcos más propiamente de guerra –que a menudo también llevaban carga, aunque solo fueran los caudales– eran

(6) Véase <http://censoarchivos.mcu.es/CensoGuia/productordetail.htm?id=46427>. Consultado el 28 de julio de 2019.

lo que se llamaba «armadas», y unas veces operaban con independencia, atacando a los piratas y corsarios anticipadamente a sus posibles ataques a las flotas, y otras acompañaban a estas. De ahí la denominación, un tanto ambigua, de «flota y armada de la Carrera de Indias» que tan a menudo se lee y se escucha. Incluso las flotas sin escolta estaban mandadas por un capitán general —el que mandaba a los capitanes de los barcos—, sin que eso le convirtiera en un militar en el estricto sentido actual de la palabra. Sí es verdad que, recién salidos de la Edad Media y de sus estructuras feudales, para mandar armadas se requería un mayor grado de nobleza que para mandar flotas, pero al final, dado el dinamismo de aquella sociedad, inmersa en un proceso de desarrollo intensísimo provocado por la necesidad de adaptarse a la «adquisición» del Nuevo Mundo, y en la que no habían fraguado todavía las estructuras que luego dieron lugar a los escalafones que hoy conocemos, en aquel tiempo los capitanes generales de flotas y armadas formaban un cierto *totum revolutum*, o al menos es la primera impresión que se saca cuando se leen las crónicas de la época. También hay que aclarar que el cargo de capitán general, sobre todo en la mar, era normalmente de bastante menos categoría de la que tiene hoy en día. Capitán general fue Magallanes en el viaje de descubrimiento de la Especiería, que acabó en la primera vuelta al mundo, la de Juan Sebastián Elcano, y lo fue de una pequeña flota que hoy llamaríamos «escuadrilla» y cuyo jefe sería un capitán de navío. Las flotas de Indias eran mucho más grandes que eso, pero tenían, como hemos señalado, un carácter muy marcadamente mercante, y por eso gran parte del cargo era lo que hoy llamaríamos un comodoro de convoy. No obstante todo lo anterior, el caso es que, con su experiencia en ambas facetas, civil y militar, de la vida marinera a cuestras, y con demostrada valía como dirigente, Pedro Menéndez de Avilés tenía todo lo necesario, no solo para ser un gran general de la Carrera, sino para ser uno de los artífices de su arquitectura, que entonces estaba por cuajar. A decir verdad, cuando se incorporó a ella, ya había habido varias propuestas de otros marinos para regularla, de las que conocemos las de Álvaro de Bazán el Viejo, hechas entre 1548 y 1549; la de Bernardino de Mendoza el Viejo, presentada en 1548, y las de Andrea Doria y Andrés de Archuleta, realizadas por las mismas fechas (7). Pero su entrada en la Carrera se produjo en un periodo álgido de la necesidad de perfeccionarla, pues 1555 es el año en que el pirata Jacques de Sores, con el navarro Juan del Plan como teniente y Pero Bras, portugués de las Azores, como piloto, ataca y destruye La Habana, una auténtica primicia en la actuación de los enemigos de España en el Nuevo Mundo. El propio Menéndez de Avilés ya había empezado a tomar parte en el proceso, pues con motivo de su viaje a las Indias y de su encuentro con el virrey Velasco de 1552 ya presentó a este un memorial sobre los peligros que representaba la actividad pirática en aquella región, memorial que el virrey envió a la corte.

(7) MIRA CABALLOS, art. cit.

Carácter del nombramiento

Una circunstancia particular del primer nombramiento de Pedro Menéndez de Avilés como general de la Carrera de Indias que merece atención es el hecho de que se lo otorgó Felipe II directamente –según Fernández Torano (8); para Madueño Galán, fue cosa de Carlos I (9)–, caso hasta entonces no visto, pues era atribución que había venido recayendo en la Casa de Contratación. Y lo que fue novedad en el primer nombramiento se convirtió en regla en los siguientes. Aparte de la circunstancia de que para 1554, año de su primer nombramiento, Pedro Menéndez, merced a sus servicios, ya se había convertido en un oficial de confianza de la Corona en general y del príncipe Felipe en particular, las razones de tal proceder hay que buscarlas en dos factores, a saber: el primero es que Felipe, como tantos dirigentes primerizos, debió de querer hacer las cosas a su modo, y por ese camino afianzar su autoridad; el segundo, quizá más importante pero en todo caso enlazado con el precedente, era la continuación de la lucha más o menos soterrada –al menos a juzgar por lo que se cuenta del asunto en la historiografía actual, que es más bien poco– entre las ciudades involucradas en el comercio marítimo. La Casa de Contratación había sido establecida en Sevilla, sí, pero Burgos, cabeza del comercio con los reinos del Atlántico norte, particularmente con los Países Bajos, no cejó fácilmente en su intento por disputarle a la capital andaluza, a la que debía de considerar una advenediza en cuestiones comerciales, todas las parcelas de negocio que pudo. Esta pugna es la que explica que fuera Burgos la capital donde se manejaron muchos de los entresijos de la expedición de Magallanes y, precisamente por eso, en cuanto regresó Juan Sebastián Elcano, se estableció una Casa de Contratación en La Coruña para el tráfico de especias, que no en vano se distribuían por Europa a través de Amberes. Pero, fuera como fuese, el caso es que aquel nombramiento no sentó nada bien entre los oficiales de la Casa sevillana. Quede esto aclarado por lo que afecta a las tormentosas relaciones entre estos y nuestro protagonista, que describiremos más adelante.

Forma de actuar de Pedro Menéndez de Avilés

La independencia de criterio y la liberalidad con que Pedro Menéndez de Avilés actuó en todos los órdenes de la vida, especialmente como marino al servicio del rey, se vio también reflejada en su función en la Carrera de Indias –en esto, el británico Nelson no fue sino un tardío pupilo de don Pedro–. Así, en casi todos los viajes que realizó al mando de las flotas cumplió las órdenes de forma muy diferente de como se le dieron. En el viaje de 1556 regresa en

(8) FERNÁNDEZ TORANO, Antonio: *Pedro Menéndez de Avilés. Señor del Mar Océano, adelantado de la Florida*. Edaf, Madrid, 2018.

(9) MADUEÑO GALÁN, ob. cit.

otoño, cuando se le había ordenado invernar en las Indias. En 1562 hace lo contrario: retrasa la vuelta para terminar de hacer operaciones comerciales que no había concluido en el tiempo previsto. Por fin, en 1563 lo que retrasa es la salida de Sevilla, esta vez aceptando sobornos de los comerciantes, interesados en la dilación. En fin, toda una panoplia de desacatos de quien gozaba del apoyo de una instancia superior a la propia Casa de Contratación.

Problemas con la Casa de Contratación

Las relaciones de Pedro Menéndez de Avilés con la Casa de Contratación fueron ciertamente difíciles. Si todo se debió solo al hecho de que el primer nombramiento como capitán general de la Carrera fue en términos prácticos una intromisión real en los negocios de la casa, como apuntan tanto Fernández Toraño como Madueño Galán (10), o si se debió a la forma particular y libre con que interpretaba las órdenes recibidas, no se puede saber, o al menos no es fácil dilucidarlo. El caso es que desde el principio nuestro protagonista tuvo problemas muy serios con ella. Ya en el primer viaje como capitán general, el de 1555, fue detenido por faltas contra la Hacienda incluso antes de partir para América. Si hemos de fiarnos de lo que nos cuenta, por ejemplo, Fernández Toraño (11), a quien vamos a utilizar como referencia en lo que se refiere a esta parte de la vida de don Pedro, habiendo salido de Sevilla en el mes de octubre, algunos de los barcos recalaron en Cádiz inmediatamente después de salir de Sanlúcar. El representante de la Casa de Contratación en ese puerto aprovechó la circunstancia para hacer una inspección, de resultados de la cual Pedro Menéndez quedó retenido y la flota partió al mando de su hermano Álvaro Sánchez de Avilés. Sin descartar que ese factor pudiera haber jugado su papel, pensar que tal actuación fue debida solamente a los celos de los oficiales de la Casa de Contratación nos parece un tanto cogido por los pelos y, siendo su primera navegación al mando de las flotas, no es tampoco creíble que se debiera a quejas acerca de su forma de proceder. Hemos de concluir por tanto que lo más probable es que, al menos a los ojos de la Casa de la Contratación, don Pedro u otras personas bajo su responsabilidad habían cometido irregularidades relacionadas con el comercio a Indias. Abunda en esta interpretación el hecho de que resultaron «implicados en la trifulca Francisco Durarte, factor de la Casa y el licenciado Quevedo, alcalde mayor de la ciudad de Cádiz», además de Pedro del Castillo, quien había embarcado mercancías en la flota. Liberado y habiendo regresado con la flota que mandó al año siguiente, fue detenido de nuevo, esta vez directamente acusado de «haber traído cochinilla y azúcar, por valor de 500.000 ducados, sin haberlos asentado debidamente en el Registro de partida del puerto correspondiente», y de haber «transportado pasajeros

(10) Obs. cit.

(11) Ob. cit.

camuflados de soldados, a los que, lógicamente, habrían cobrado el pasaje». Solo se libró de la condena que le impuso la Casa de Contratación en apelación al Consejo de Indias. Según sus propias quejas, formuladas en memorial dirigido al rey en 1561-1562, todo esto era por inquina de los oficiales de la Casa de Contratación contra su persona, entre otras cosas por sucesos como aquel en el que él les recriminó el uso indebido del estandarte real que portaban como signo de autoridad, y que él les arrebató según cuenta en una carta posterior al propio rey del 15 de septiembre del 1563. Una vez más, puede ser que esos roces tuvieran algo que ver con la persecución que sufrió, pero se hace muy difícil pensar que todo era debido a celos y no también a auténticas transgresiones de la ley, a los ojos de aquellos oficiales, por parte de don Pedro, porque las acusaciones fueron muy graves. Además, el hecho se repite demasiado para considerar que la Casa de Contratación actúa de forma aviesa. Al regreso de las Indias con la flota del 1562, ya en 1563, es detenido de nuevo bajo acusación de contrabando, y esta vez pasa veinte meses en la cárcel, hasta que por fin la intervención real lo pone en libertad, no sin haber dejado, como en ocasiones anteriores, más dinero en el proceso de lo que había recibido como salario en pago de sus servicios como capitán general. Añádase que, a partir de 1560, al menos utiliza sus propios barcos para la guarda y custodia de las flotas, cobra fletes y transporta pasajeros por dinero, convirtiéndose así en un comerciante más. Lo importante de toda esta cuestión, para lo que nos interesa explicar más adelante, es que nuestro hombre, fuera más o menos honrado y más o menos injustamente perseguido por quienes tenían que perseguir los delitos económicos en la Carrera, no solo era un buen marino y un buen militar, sino que conocía bastante bien las trampas del negocio del comercio marítimo.

El memorial de 1556

Hemos visto hasta aquí cómo Pedro Menéndez era un hombre resuelto y muy experimentado, tanto en las cuestiones navales en general como en las del comercio marítimo en particular, y hemos visto cómo desde el principio de su actuación como capitán general de la Carrera de Indias tuvo problemas con la Casa de Contratación, por su diferente manera de interpretar órdenes y reglamentaciones. Todo eso explica perfectamente por qué tuvo además una importante labor en el diseño mismo de la Carrera de Indias, aspecto de su vida profesional que comenzó a manifestarse cuando, ya con motivo de su primer mando completo en ella, el de 1556, elevó un memorial sobre cómo debería organizarse y conducirse. Lo cierto es que en ese memorial no propone realmente nada nuevo pero, como nos explica Mira Caballos (ob. cit.), sí recoge y sistematiza lo que ya se había dicho por los citados Bernardino de Mendoza y Álvaro de Bazán. Señala la conveniencia de que las flotas anuales se dividan en dos al llegar a las Indias, la una con destino a Tierra Firme –lo que hoy son las costas del sur del Caribe– y la otra a Nueva España, pero esto

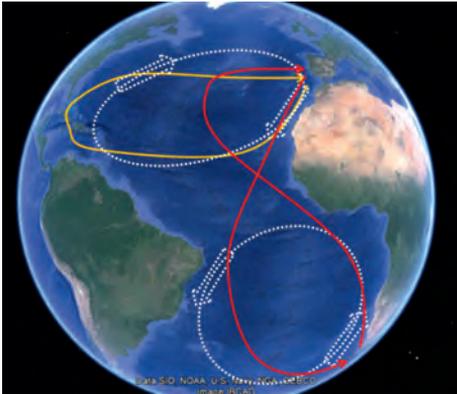


Ilustración 1. Vientos y corrientes dominantes en el Atlántico, y derrotas veleras de castellanos y portugueses.

es lo que ya se venía haciendo, en concreto desde la flota que salió de Sevilla en 1544 a las órdenes de Cosme Rodríguez Farfán.

Dado que este memorial coincide con mucho de lo que se estableció como regla en 1564, conviene pararnos un tanto y poner atención a cómo se debió de desarrollar este proceso de generación de un sistema de flotas en el que los tiempos y los espacios tenían una definición muy concreta y particular.

El principal armazón del sistema era la derrota general de ida y vuelta a las Indias que hacían las flotas, la cual venía marcada por la circulación general de los vientos –y la consiguiente de las corrientes– dominantes en el Atlántico. Esta circulación –reflejada muy esquemáticamente, con líneas de puntos y flechas blancas, en la ilustración 1– consiste en que, en el hemisferio norte, los alisios soplan hacia el oeste desde las Canarias al Caribe, y las borrascas que se generan en el norte de América van hacia el este por latitudes que de media están en los 40 grados, y en el hemisferio sur lo mismo, pero en sentido contrario. Es decir que para ir a América los barcos de vela de la época tenían que bajar a Canarias, atravesar el Atlántico con rumbo sustancialmente oeste, y recalar en las islas de Barlovento. El regreso debía hacerse más al norte, recalando primero en Azores y más tarde en San Vicente, todo ello con vientos favorables. Es básicamente la ruta que utilizó Colón en sus cuatro viajes, y es la ruta que siguen los veleros que van y vienen hoy en día de Europa a América –y que es, aproximadamente, la que se indica en amarillo en la mencionada ilustración 1–. Por la misma razón, los portugueses –recuérdese el reparto de Tordesillas– seguían, para doblar África en su camino hacia la India y para hacer el viaje de regreso desde ese punto, la que está marcada en rojo, la misma que se utiliza hoy en día navegando a vela, como hacen por ejemplo en la regata *Vendée Globe* de vuelta al mundo en solitario. La navegación en el Caribe y el golfo de México respondía a características meteorológicas menos estables, y por tanto la división de las flotas al llegar al Caribe, una al sur, hacia Tierra Firme, y la otra al oeste, hacia Nueva España pasando por las Antillas Mayores, venía ya más impuesta por la necesidad de ir lo más directo posible a los puertos de destino, dentro de mantener en un grado determinado las ventajas de la agrupación defensiva y de apoyo que conlleva navegar en conserva.

El siguiente parámetro a considerar era las fechas más idóneas de los viajes dependiendo de la meteorología. A este respecto, dos fenómenos meteorológicos entraban en juego: los vendavales de invierno en el Atlántico este, y

los huracanes del Trópico. Los primeros son sustancialmente invernales, y en cambio los segundos se dan más entre final de verano y principio de otoño, siendo los peores meses los de agosto y septiembre. Para evitar los huracanes, claramente el fenómeno meteorológico más peligroso, era necesario llegar al destino no más tarde de julio o no antes de octubre. Para la travesía a Tierra Firme, uno o dos meses más corta que la de Nueva España, se podía salir de España entre agosto y octubre, y llegar pasada la época de los huracanes sin haber sufrido tampoco el invierno. Para la travesía a Nueva España, que podía durar fácilmente entre cuatro y cinco meses, se podía salir en enero, antes de los vendavales, y si la navegación era buena, ya en mayo o junio se podía haber completado el viaje. También se podía salir en abril, habiendo evitado los vendavales, y llegar al destino antes de la época de los huracanes. Lógicamente esto tenía el inconveniente de que obligaba a enviar desde España dos flotas distintas, cada una con su armada de escolta si era en tiempo de guerra. Ambas flotas convergían sobre La Habana para reunirse y empezar el regreso juntas en marzo o abril, a fin de cruzar el Atlántico durante el verano, esperando estar en las Azores en agosto y en Sanlúcar en septiembre, poco más o menos.

Antes de aprender lo explicado en el párrafo anterior, que requirió una cuidadosa observación de la meteorología del Nuevo Mundo, desconocida lógicamente antes del Descubrimiento, aceptado que había que navegar en flota, se intentaba enviarlas con mucha frecuencia. Hasta una flota mensual se llegó a pensar en enviar a las Indias. Luego, la realidad se impuso y la frecuencia con que se enviaban barcos y luego flotas se fue reduciendo. Al final, la realidad se imponía, y la meteorología y la economía de medios impusieron unas estrechas ventanas temporales para la partida de las flotas, con lo que solo se mandaba una a cada uno de los destinos principales, Tierra Firme y Nueva España.

Los barcos que hacían la Carrera necesitaban también una reglamentación. Puede parecer a simple vista que los barcos, una vez en la mar, sirven igual para un sitio que para otro, como se puede deducir por ejemplo del hecho de que la nao *Victoria*, construida en el Cantábrico, aguantó un viaje de tres años de duración que dio la vuelta al mundo cruzando los tres océanos principales del globo, pero se puede decir que, a pesar de su duración, esa fue una empresa breve comparada con la edad que podía entonces alcanzar un barco en servicio. Cuando de lo que estamos hablando es de que un barco navegue en permanencia en un océano extraño al de su nacimiento, se ve que no siempre se adapta. El principal problema de los barcos europeos trasladados al Nuevo Mundo, en particular en las aguas tropicales del Caribe y el golfo de México, era el efecto destructor de la broma sobre los cascos. Tal era el daño que les producía que los armadores solían enviar a las Indias barcos viejos, para que la pérdida no fuera muy dolorosa si resultaban inutilizados. Esto a su vez provocaba que en muchas ocasiones el barco hacía el viaje de ida y no el de vuelta —un buen indicio, por cierto, de que se transportaban muchas más mercancías del Viejo al Nuevo Mundo que al revés—. Además, aunque se



Ilustración 2 Sistema de la Carrera de Indias a partir de 1564

exigía, como ya hemos dicho, un tonelaje mínimo, también se hacía necesario limitarlo, para evitar barcos que no pudiesen entrar en los puertos con menor calado, lo cual incluye los que se encontraban emplazados en las desembocaduras de ríos.

Podemos citar por último la cuestión del mando. Obviamente hacía falta una persona al frente de la flota, cosa que correspondía al capitán general ya mentado. Su barco, la nao capitana, iba delante de todos los demás, abriendo camino y asegurando que nadie se adelantaba. Pero también falta un segundo en el mando que estuviera listo para sustituir al capitán general si este, por la razón que fuera, no podía seguir. Está pendiente de aclarar por qué se adoptó para ese cargo no la denominación más lógica de teniente general, sino la de almirante, que todavía se usaba para el título nobiliario en que se había transformado el cargo de jefe de todas las armadas del reino durante el bajo medioevo, pero en definitiva esa es la denominación que se le dio. La nao almiranta navegaba cerrando la conserva, asegurando que nadie se retrasaba –o, al menos, ayudando a quien no podía evitar hacerlo– y avisando al capitán general de tal contingencia, para que redujera su marcha o tomara las medidas que correspondiese tomar. Además de las funciones normales del segundo en el mando, cuando la flota se dividía el almirante se hacía cargo del mando de la parte que no seguía al capitán general.

Volviendo al memorial de Menéndez de Avilés, este contenía medidas como las descritas o muy parecidas, fruto desde luego de su experiencia como marino. Propuso sobre todo que hubiera dos flotas anuales, una con salida en abril y la otra en octubre. Además, considera suficiente, en tiempo de paz, el armamento de los propios mercantes, reservando el uso de costosas armadas de

protección para la guerra, cosa que es bastante lógica. Al final, la ordenanza de 1564 estableció que las flotas saldrían en abril (la de Nueva España) y en agosto (la de Tierra Firme), y fijaba la salida para el regreso a España en La Habana en abril. Las derrotas a seguir son las marcadas en la ilustración 2, donde se marcan en rojo las zonas en que se producía el mayor peligro de ataques de piratas –en blanco se apuntan las rutas del Pacífico, la del Galeón de Manila y la del Perú, a pesar de que son en su mayoría posteriores al tiempo de Pedro Menéndez de Avilés en la Carrera de Indias–. El resto de la ordenanza de 1564 coincide muy estrechamente con lo propuesto por Pedro Menéndez, y por ello hay que deducir que su propuesta tuvo que estar como mínimo en la base del sistema adoptado.

Concluimos con ello este breve repaso a lo que fue la actuación de Pedro Menéndez como general de la Carrera de Indias, una actuación polémica, interpretada por su autor según su estilo personal, con gran independencia de criterio, y que dejó una huella muy significativa en su forma final.

Bibliografía adicional

LAVIANA CUESTOS, M.^a Luisa: *La organización de la Carrera de Indias, o la obsesión del monopolio.*