

LAS COMUNICACIONES ULTRAMARINAS DEL IMPERIO ESPAÑOL TRAS LA CIRCUNNAVEGACIÓN DE ELCANO

Mariano JUAN Y FERRAGUT



(retirado)

Introducción



N aspecto fundamental de todos los imperios a lo largo de la historia han sido sus líneas de comunicación, que han constituido las arterias principales para cohesionar la metrópoli con sus confines territoriales. Por ellas circulan los hombres, la religión, el comercio, las armas, la lengua y la cultura.

Los romanos enlazaron las urbes y provincias de su Imperio con una extensísima red de calzadas que tenían como núcleo a Roma y que permitían un traslado rápido de sus legiones para concentrarlas en un enclave preciso.

Las vías de comunicación de los imperios talasocráticos —«Thalassa, Thalassa» («El mar, el mar»), de Jenofonte— fueron marítimas, ya que para ellos el mar une a los pueblos, mientras que las tierras los separan.

Los anales de la historia registran cuatro grandes imperios marítimos: el portugués, el británico, el norteamericano y el español. Las vías de comunicación de los dos primeros se desarrollaron a través de un rosario de enclaves que enlazaban las respectivas metrópolis con sus posesiones en otros puntos del globo: Madeira, Cabo Verde, Santo Tomé, Angola, Mozambique, Goa, Diu, Macao, del Imperio luso, y Gibraltar, Mahón, Malta, Suez, Adén, India, Singapur, Hong-Kong, del británico. El Imperio norteamericano o yanqui dispone de unas 600 bases, en más de 60 países de todos los continentes.

Pero vayamos a lo nuestro, el Imperio español, que se forjó por los caminos del mar y se mantuvo mientras España fue potencia marítima. Nuestra decadencia vino de la mano de nuestro declive naval, cuando no pudimos mantener las vías de comunicación con nuestros territorios ultramarinos, y también europeos, ya que con nuestras posesiones en Flandes, a partir de la derrota en la batalla naval de las Dunas, no pudimos mantener la comunicación marítima a través del canal de la Mancha y utilizamos la vía terrestre por el llamado Camino Español, un corredor militar que partía normalmente de Barcelona, transcurría por Génova, el Milanesado, Saboya, el Franco Condado, Alsacia y Lorena hasta llegar a los Países Bajos. ¡Lo que nos costaba entonces poner una pica en Flandes!

Dicho lo anterior, vamos a ocuparnos de las líneas de comunicación de España con sus posesiones ultramarinas —tanto las del continente americano como las del Pacífico— tras la primera vuelta al mundo de la nao *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián Elcano.

La ansiada posesión de las islas de las Especias

Durante siglos, las especias —pimienta, canela, clavo, nuez moscada, jengibre, vainilla, etc.— que de Oriente llegaban a Europa gozaron de una gran demanda. Su utilización para conservar y sazonar los alimentos, junto a la escasez y dificultad de su transporte, motivaron su alto precio, superior en algunos casos, al de los metales preciosos.

Los mercaderes del Oriente Medio fueron los intermediarios de este comercio, cuyo monopolio lo ejercía la República marítima de Venecia, pero fue interrumpido por la toma de Constantinopla por los turcos, lo que propició las exploraciones de las rutas marítimas en busca de la Especiería.

Portugal fue la pionera y, doblando el cabo de Buena Esperanza, llegó a la India y después a las Molucas, archipiélago donde se cultivaban la mayoría de las especias. Por su parte, España emprendió la aventura colombina para llegar a las Indias —a Catay y Cipango— por la ruta occidental, cruzando el mar Tenebroso. Pero Colón se encontró con un Nuevo Mundo, aunque aferrándose a las teorías de Ptolomeo, que había calculado en unos 4.500 kilómetros la distancia entre Canarias y Cipango, muy por debajo de una cuarta parte de la distancia real. Dicho de manera prosaica: si pensó que el tamaño de la Tierra era el de una pelota de ping-pong, resultó que fue el de una de tenis. Colón regresó a España en la carabela *La Niña*, pero no por la misma derrota de la ida, sino por otra más al norte, la del paralelo de las Azores. Realizó tres viajes más, y murió en Valladolid en el año 1506 sin que se sepa a ciencia cierta el lugar de su nacimiento ni dónde reposan sus restos.

Del genial almirante baste decir que su empresa fue la más trascendente realizada por hombre alguno en los tiempos modernos. No solo arribó al Nuevo Mundo, sino que encontró la ruta adecuada para el tornaviaje. Para la

ida aprovechó los alisios y para el regreso la corriente del Golfo y el régimen de los vientos generales del oeste. Por desgracia, su talento colonizador no estaba a la altura de sus dotes maríneas.

Para evitar disputas entre España y Portugal en futuros descubrimientos, el papa Alejandro VI promulgó las famosas bulas *Inter caetera*, por las que ambas naciones se repartían el mundo y se delimitaban las respectivas zonas de descubrimientos.

Posteriormente, los Reyes Católicos y Juan II de Portugal firmaron el Tratado de Tordesillas, que estableció que el hemisferio español era a poniente del meridiano situado a 370 leguas de Cabo Verde y el portugués el de levante.

Fernando de Magallanes al servicio de España

En 1513, el extremeño Vasco Núñez de Balboa descubrió el Mar del Sur, tomando «...posesión real, material y efectivas de estas mares y costas... y de todos los reinos que les pertenecen... en nombre de los reyes de Castilla presentes y venideros ahora y en cualquier tiempo, por mientras el mundo exista hasta el día del juicio final del hombre mortal». ¡Así se las gastaban nuestros compatriotas de aquella época!

Años después, Magallanes, portugués al servicio de España, convenció a Carlos V de que la Especiería se encontraba en el hemisferio español y no en el portugués, y que se podía llegar al Moluco por poniente, buscando un paso a través del Nuevo Mundo. Así, en 1519, parte de Sanlúcar con 300 hombres en cinco naves. El hallazgo de tal paso —el actual estrecho de Magallanes— le condujo al Mar del Sur y, tras una navegación muy placentera, con todas las velas desplegadas, se le dio el nombre de océano Pacífico.

Atravesaron ese inmenso océano y, después de una escala en las islas de los Ladrones —las actuales Marianas—, llegaron a las de San Lázaro, que luego se llamarán Filipinas en honor de Felipe II. Allí, en las antípodas, se encontraron de nuevo la media luna y la cruz, lo que de alguna manera daba la razón a Colón, quien en su primer viaje llevó de intérprete a Torres, porque hablaba «algo de árabe».

En la isla de Cebú, Magallanes fue muy bien recibido. El sultán y su séquito se dejaron bautizar y se declararon súbditos del emperador. Pero el sultán de Mactán, otra isla próxima, no se quiso someter y en su enfrentamiento con Magallanes este encontró la muerte. A Lapu-Lapu, tal era el nombre de aquel sultán, le cabe el honor de ser el primer filipino que resistió la invasión extranjera.

Los dos barcos que quedaban, *Victoria* y *Trinidad*, navegaron a las islas del Moluco, el legendario archipiélago de la Especiería. El sultán de Tidore juró por Alá sobre el Corán eterna amistad al emperador. Las dos naves se cargaron de especias, pero a la hora de partir la *Trinidad* empezó a hacer agua y Elcano,

al mando de la *Victoria*, decidió regresar inmediatamente a España navegando hacia occidente, es decir, por el hemisferio portugués. Tres años después de su salida, con solo 18 supervivientes, arribó a Sanlúcar, culminando aquella gran aventura que completó la primera vuelta al mundo, mientras que la *Trinidad*, una vez reparada, intentó regresar a América por oriente, objetivo que no logró. Cansada de los vientos adversos, regresó a Tidore y se rindió a los portugueses.

La expedición Loaysa, el Tratado de Zaragoza y los fracasados regresos

La gesta de Elcano reavivó los deseos del emperador para disputar a Portugal los derechos sobre las Molucas. Para ello envió una armada de siete buques mandada por Fernández de Loaysa. En el *Espíritu Santo*, bajo el mando de Elcano, embarcó un joven guipuzcoano llamado Andrés de Urdaneta. La expedición partió de La Coruña, pues allí se acababa de establecer una efímera Casa de las Especies por estar próxima a los mercados del norte de Europa. Fue la última expedición descubridora del Pacífico que salió de España; las siguientes partirían de la costa occidental americana.



Las islas Molucas, objetivo de la expedición de Loaysa.
(Fuente: www.wikipedia.org)

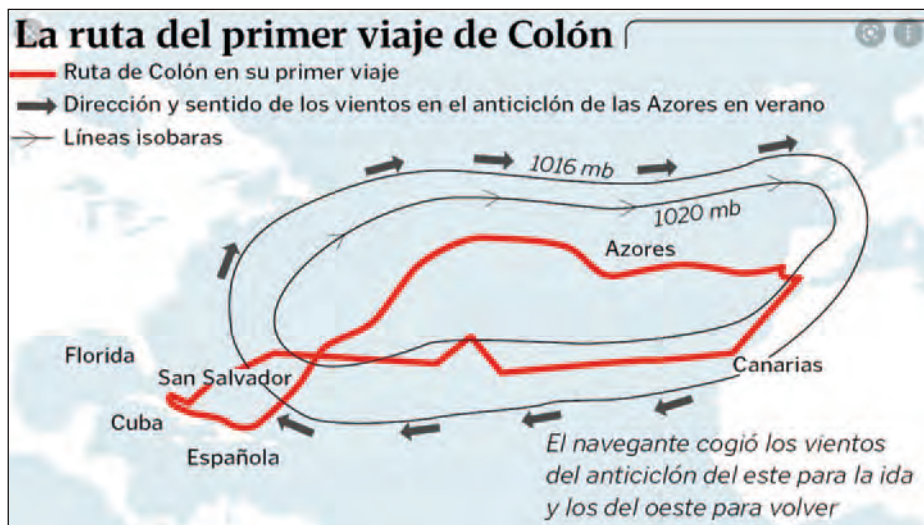
Después de un accidentado viaje en el que el Pacífico no hizo honor a su nombre, los temporales dispersaron los buques de la armada de Loaysa, que murió en pleno Pacífico, así como su sucesor Elcano. Solo llegó al Moluco una nave. Después de la hazaña náutica, siguió otra guerrera al intentar aquellos hombres cumplir hasta el último extremo las órdenes de su emperador disputando a los portugueses con las armas el dominio sobre las Molucas. En las antípodas, España y Portugal libraban una larga guerra poco conocida.

En socorro de la expedición de Loaysa, Hernán Cortés, desde México, envió la nao *Florida*, que intentó regresar para informar del curso de la guerra y del envío de nuevos auxilios, pero después de dos intentos no pudo superar las corrientes y los vientos contrarios. Regresó a Tidore cuando el conflicto ya había acabado con la firma del Tratado de Zaragoza, por el cual España renunció por 350.000 ducados al derecho de propiedad y a no comerciar con el Moluco.

Pero el Pacto de Zaragoza solo afectaba a las Molucas, y España no renunció al comercio con Oriente ni a aumentar sus posesiones en aquellas tierras y, por añadidura, a ampliar los límites de la cristiandad y reducir los del islam. El problema era que todas las expediciones habían conseguido llegar, pero no lograban encontrar una ruta para regresar. Desde que España se asentó en la costa occidental de México, establecer una ruta de ida y vuelta —es decir, con el tornaviaje por el mismo Pacífico— fue una tarea prioritaria. Este retorno ya se planteó desde el viaje de Magallanes y Elcano. Seis habían sido los intentos que se saldaron con otros tantos fracasos. El último fue el de Villalobos en 1545. Encontrar la ruta de regreso se había convertido en una obsesión de la Corona. Pero hubo que esperar todavía 20 años, hasta la expedición de Legazpi.

La expedición de Legazpi

El hombre clave de esa expedición sería Urdaneta, quien había pasado ocho años en las Molucas, donde adquirió un gran conocimiento de la navegación por el Pacífico y de sus vientos y corrientes, y no cesaba de proclamar que era posible el tornaviaje desde Molucas a Nueva España por el camino de oriente, atravesando el Pacífico. Además, afirmaba que él «haría volver no una nave, sino una carreta». Urdaneta, que entonces era fraile agustino en un convento en México, aceptó preparar la expedición y formar parte de ella, pero declinó la oferta del rey para mandarla y propuso para ello a Legazpi, que no era ni navegante ni guerrero, sino un funcionario que había estudiado leyes y desempeñado desde joven cargos burocráticos. Por entonces tenía 60 años y llevaba 20 en Nueva España, donde fue directivo de la Casa de la Moneda y alcalde mayor de la ciudad de México. Por su edad proveya y su carrera profesional, no parecía la persona idónea para una empresa tan arriesgada. Pero resultó el hombre adecuado para mandarla. Demostró ser un gran capitán y un prudente gobernante,



(Imagen facilitada por el autor)

que logró aglutinar —dotándolas de un sentimiento nacional— las 7.000 islas del archipiélago filipino.

La armada de Legazpi salió del puerto de Navidad en noviembre de 1564 y cinco meses después llegó a Cebú. Sin pérdida de tiempo, se comenzó a preparar el viaje de la nao *San Pedro* para regresar a Nueva España atravesando el Pacífico. Como capitán se designó a Felipe de Salcedo, un joven de 18 años, nieto de Legazpi, siendo Urdaneta el encargado de establecer la derrota. La nao partió de Cebú el 1 de junio de 1565 y el 8 de octubre llegó a Acapulco. Se había logrado la ansiada ruta del tornaviaje.

Las líneas de comunicación ultramarinas de un Imperio donde no se ponía el sol

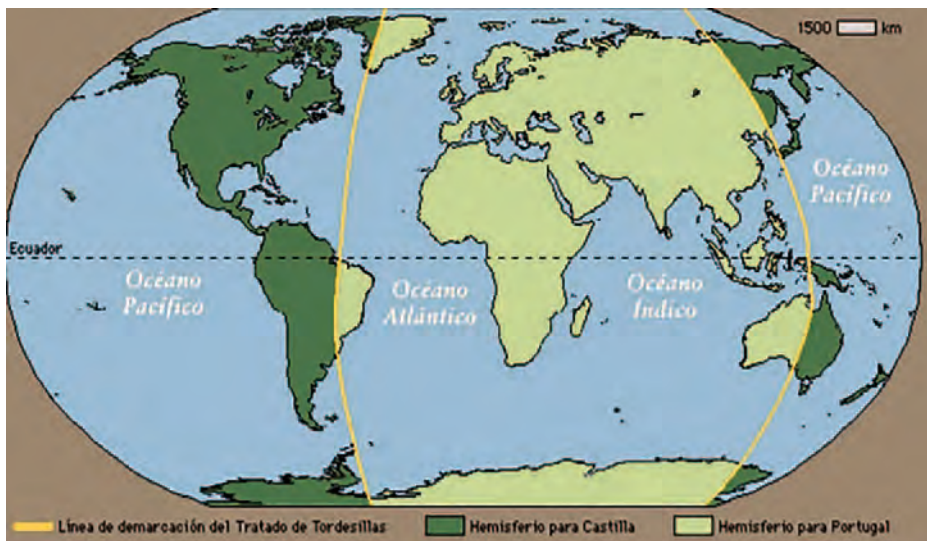
En resumidas cuentas, a la fase exploradora y descubridora, tanto en el Nuevo Mundo como en el Pacífico, le siguió la de la conquista. Con un puñado de hombres, unos cuantos caballos y unas limitadas armas de fuego, intrépidos capitanes se apoderaron en cinco lustros de imperios y regiones inmensas.

Hombres de toda clase y condición, que parecen extraídos de la cantera homérica, se lanzan a la conquista de nuevas tierras. Un letrado de fina pluma y vasta erudición, Hernán Cortés, se apoderó del Imperio azteca. Un valiente capitán, desheredado y analfabeto, Francisco Pizarro, émulo de aquel, consiguió adueñarse del inmenso Imperio inca. Con tales conquistas, en el período de

1519 a 1535, el Imperio colonial español creció de forma impresionante, más que cualquier otro en la historia, y en él no se ponía el sol, con tierras en el Nuevo Mundo y en el Extremo Oriente, en Filipinas. Colón en su primer viaje acertó a encontrar la ruta del tornaviaje; en cambio, en la vuelta de Filipinas a tierras españolas sin invadir el hemisferio portugués tardamos cuatro décadas en conseguirlo.

Visto el extenso Imperio ultramarino español, veamos cuáles fueron las líneas de comunicación que unían la metrópoli con los territorios asiáticos y con los del Nuevo Mundo y que por el Tratado de Tordesillas no podían discurrir por el hemisferio portugués. Fue un largo proceso regulado y condicionado por:

- La Casa de la Contratación.
- El descubrimiento de metales preciosos en las tierras conquistadas: Potosí y Zacatecas.
- Las nuevas técnicas mineras para la obtención de la plata, basadas en el empleo del azogue.
- Los Caminos de la Plata.
- La piratería.
- El contrabando que conformaron la Carrera de Indias y el Galeón de Manila y que culminaron con la primera globalización.



Tratado de Tordesillas.
(Imagen facilitada por el autor)

La Casa de la Contratación y Sevilla

En un principio, la Corona pensó en explotar económicamente las Antillas con carácter de regalía, en provecho exclusivo del Estado. Pero bien pronto estableció un monopolio comercial en beneficio de Castilla, el reino descubridor. Un paso más fue centralizar el tráfico en un solo puerto para ejercer un severo control fiscal y evitar la entrada clandestina de mercancías. Inicialmente el puerto elegido fue Cádiz, pero bien pronto fue Sevilla la sede de la Casa de la Contratación, fundada en 1503 para controlar el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español con América, y que fue considerada como un Ministerio de Comercio, que regulaba la exportación e importación, disfrutaba de amplísima jurisdicción como tribunal mercantil y era un centro científico de primer orden, velando también por la preparación de los pilotos, con cátedras de Cosmografía, Arte de navegar, Hidrografía, Matemáticas y Artillería.

Los pilotos de todas las expediciones estaban obligados a depositar en la Casa los resultados de sus viajes, con observaciones, derroteros y croquis. El material geográfico, rigurosamente secreto, acumulado en su archivo resultó de valor imponderable y con él se levantó el Padrón Real, que se iba renovando y actualizando con datos y detalles de cada expedición. En 1717 la Casa de la Contratación se trasladó a la ciudad de Cádiz, donde permaneció hasta su extinción en 1790.

Potosí y Zacatecas

En 1545, en América meridional los españoles se encontraron con unos filones de plata de enorme riqueza en una desolada localidad llamada Potosí, a unos 4.000 metros de altitud sobre el nivel del mar, que se convirtió en el centro minero más importante de la América colonial. La fama de sus yacimientos tuvo un gran eco y treinta años después de la fundación de la ciudad pasó a ser la más populosa del continente americano. Miguel de Cervantes acuñaría la frase «vale un Potosí» para reflejar la inmensa riqueza que atesoraba.

En Nueva España, un año después del descubrimiento de Potosí, un destacamento español encontró en Zacatecas, a unos 220 kilómetros al norte de Ciudad de México, riquísimos filones de plata. Ello motivó la construcción del «Camino Real de la Tierra Adentro» que unía ambas localidades.

Zacatecas y Potosí fueron las dos fuentes principales del poder y de la riqueza de España durante los siglos XVI y XVII. Ambas tuvieron una evolución similar, pasando de la extracción de superficie a vetas más profundas. Gracias a la obtención de plata, España se convirtió en un gran imperio e indirectamente enriqueció a Europa.



Potosí. (Imagen facilitada por el autor)

El azogue y las nuevas técnicas mineras para la obtención de la plata

Los españoles obtenían la plata por fundición, heredando los rudimentarios hornos que desde tiempo inmemorial utilizaban los indígenas. Cuando la explotación estaba disminuyendo, surgieron nuevas técnicas en la industria minera —que se descubrieron y experimentaron en Zacatecas—, mucho más baratas y eficaces, mediante el uso de mercurio, que en 1571 se introdujeron en Potosí. El método consistía en triturar el mineral en bruto y añadirle el azogue, con lo que se formaba una amalgama de la que fácilmente se extraía la plata pura. El azogue —o sea, el mercurio o cinabrio—, de color rojo brillante, se había empleado como pigmento desde tiempos del Neolítico. La innovación de los métodos de amalgamación resultó muy favorable para España, ya que disponía de mercurio en la zona de Almadén, cuyo significado en árabe es «la mina», que se explotaba desde la época romana. En el siglo XVI se mejoró su rendimiento con aportaciones de los banqueros alemanes Fugger. Es cuando se inició el tránsito de mercurio a América, tras su transporte a Sevilla en carretas tiradas por bueyes.

Otro hecho inesperado que nos favoreció ocurrió en 1563 en Huancavelica, a 4.000 metros de altitud, donde los españoles conocieron que los indios explotaban un yacimiento de cinabrio que utilizaban para pintarse el cuerpo de rojo.

Huancavelica está situada al sureste de El Callao (Perú) a unos 1.200 kilómetros de Potosí. Pero el transporte entre ambas ciudades solo podía efectuarse a lomos de las llamas, que jugaron un excelente papel como animales de carga no solo para el transporte de los minerales y de los insumos útiles para su procesamiento, sino también de la plata que desde Potosí se enviaba hasta el puerto de San Marcos de Arica y de allí era transportada mediante galeones a El Callao. Las recuas de llamas volvían de Arica cargadas con toda clase de productos. El transporte del azogue en este tramo era marítimo-terrestre. Iba por tierra desde Huancavelica al puerto de Tambo de Mora; allí embarcaba hasta Arica y de nuevo por tierra llegaba a Potosí.

En definitiva, a partir del último cuarto del siglo XVI, España dispuso de suficientes minas de mercurio para satisfacer las exigencias de su producción de plata, tanto en Zacatecas como en Potosí.

Los Caminos de la Plata



Camino de la Plata. (Imagen facilitada por el autor)

La región de Potosí se encuentra en el centro occidental de América del Sur y buscar una ruta para trasladar a España la plata de sus minas no parecía una tarea fácil. Una alternativa era desde el Río de la Plata hasta España, cruzando el océano Atlántico. Pero Brasil era de Portugal, que controlaba la parte oriental del continente, lo que era un inconveniente. España dominaba las costas occidentales de América, siendo pues seguro el transporte marítimo desde ciudades como Lima o Valparaíso hasta el puerto de Panamá. Desde aquí se atravesaba el istmo de Panamá hasta Portobelo —situado en la costa del mar Caribe—, que se convirtió en un puerto de conexión hacia España y en un gran centro de intercambio

comercial de metales preciosos venidos de Potosí por productos peninsulares como armas, ropas o herramientas.

Los españoles tuvieron que defender Portobelo del ataque de los piratas. Ahí están los casos de Drake (1596), Parker (1602), Morgan (1668) y Vernon (1741), quien lo ocupó cuando ya había perdido su importancia como puerto comercial.

Con respecto a Nueva España, a finales del siglo XVIII contó con unas 3.000 minas de plata, siendo la más importante la de Guanajuato. El Camino Real de Tierra Adentro, también conocido por Camino de la Plata o Camino de Santa Fe, sirvió de ruta para transportar plata, mercurio y productos agrícolas explotados en el norte de México, así como para las campañas militares y la expansión de la evangelización en la Nueva España. Fue trazado por los españoles en el siglo XVI y se convirtió en el eje vertebrador de aquel Virreinato, que hoy comprende a México y los estados yanquis de Texas y Nuevo México. El Camino Real de Tierra Adentro, que unía Zacatecas con Ciudad de México y Veracruz, fue la vía principal para la plata mexicana y el azogue procedente de Almadén.

El contrabando

El comercio clandestino que no pagaba derechos aduaneros y defraudaba al fisco español se vio propiciado por los siguientes factores:

- La prohibición impuesta a los extranjeros de comerciar con las posesiones americanas.
- Nuestro sector productivo no daba abasto para suministrar las mercancías solicitadas por los pobladores del Nuevo Mundo y tuvimos que comprar a otros países tales bienes e importarlos a través de los puertos de Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias.
- Los ingleses, portugueses y holandeses aprovecharon la demanda para introducir clandestinamente toda clase de géneros en nuestros territorios americanos.

A finales del decenio 1570-1580, España dependía en gran medida de Francia para abastecerse de telas, paños, papel y libros. Por razones políticas se permitió que Francia pudiera comercializar con el Perú, lo que aprovechó para introducir en Lima toda clase de mercaderías. Otra circunstancia que fomentó el contrabando fue el navío de permiso. Por el Tratado de Utrecht España autorizó a Inglaterra el envío de un barco al año a nuestros territorios americanos con 500 toneladas de mercancías, lo que aprovechó para hacer contrabando y repostar con nuevos géneros en alta mar provenientes de Jamaica. Por el Tratado de Madrid (1750), Gran Bretaña renunció al navío de permiso, junto al de negros, a cambio de 100.000 libras.

Con respecto al Río de la Plata, muchas embarcaciones se detenían en puertos brasileños para cargar mercancías que introducían en Buenos Aires, y

desde allí a la localidad minera de Potosí. Pese a la gran distancia que las separaba, ambas ciudades fueron los extremos de un circuito comercial por el que iban y venían mercancías. Por el Río de la Plata entraban, rumbo al norte, los productos manufacturados provistos por el contrabando, y por allí también salía hacia Europa la plata proveniente del Alto Perú a través de la larga ruta llamada el Camino Real, con paradas en Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Salta y Buenos Aires.

Intentando eliminar estos abusos del contrabando, los comerciantes de Cádiz fueron autorizados para enviar buques de «registro» al Río de la Plata —una vía que no formó parte de la Carrera de Indias— con mercancías más baratas que las del contrabando.

Corsarios y piratas

Desde principios del siglo XVI, los corsarios y piratas —generalmente ingleses, franceses y holandeses— asaltaban los barcos españoles para apoderarse de las riquezas y mercaderías que transportaban.

Lo que propició que, al señuelo del oro, la piratería irrumpiera en el Atlántico fue el apresamiento, en 1521 por el corsario Fleury, al servicio de Francia, de las dos naves que llevaban el legendario tesoro de Moctezuma (en realidad se trataba del quinto real del tesoro que le correspondía a Carlos V). Fleury fue el pionero de la piratería, asaltó más de 150 barcos y arrasó la costa peninsular con relativa facilidad. En 1527 fue capturado tras un duro combate con cuatro naos vizcaínas. Una vez trasladado a Sevilla, el pirata fue ejecutado por orden directa del emperador Carlos, siendo ahorcado en el puerto del Pico, en Colmenar de Arenas, Ávila.

Corsarios y piratas son las dos caras de una misma moneda. Los corsarios actuaban cuando su país mantenía guerra con España. El botín capturado se repartía, correspondiendo una parte al Estado. Sus actividades cesaban al declararse la paz, mientras que los piratas operaban en todo tiempo. Su centro era la isla Tortuga, al norte de Haití, desde donde se desplazaban, durante los siglos XVII y XVIII, por el mar de las Antillas.

Debido a las numerosas guerras que disputó España contra franceses, holandeses e ingleses y a que los piratas y corsarios se atrevieron a navegar por el mismo corazón del océano, no hubo más remedio que ensayar el sistema de flotas o convoyes, con gran perjuicio para el comercio, ya que muchos barcos permanecían inmovilizados hasta que se completaba el convoy.

Otra medida para asegurar las comunicaciones fue la creación de las armadas de guarda, sufragadas con un impuesto sobre el mismo comercio, que se llamó la avería.

Así en 1521, se creó La Armada de la Guarda de Costas de Andalucía, debido a la concentración paulatina de corsarios en torno al cabo de San Vicente

en busca de los buques que partían para las Indias o venían de ellas. Esta armada operaba en el triángulo Azores-Canarias-Sanlúcar. Después se constituyó la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias como heredera de la Armada de la Guarda de Andalucía. Estaba formada por buques de guerra, generalmente ocho galeones y tres pataches.

En el Caribe se formaron la Armada de Nueva España para escoltar el tráfico Veracruz-La Habana y la Armada de Tierra Firme para la ruta de Nombre de Dios (después de su destrucción por Drake, se cambió a Portobelo) a La Habana.

Las tres se financiaban por el impuesto de la avería y, por lo tanto, solo operaban cuando se activaban estas rutas comerciales. Pero una serie de hechos —como el apresamiento de la flota de 1628 por el holandés Piet Hein en el combate de la bahía de Matanzas y el elevado número de galeones y buques españoles asaltados por Drake a lo largo de 20 años de correrías y sus saqueos a Cartagena de Indias, Veracruz, Santo Domingo, Puerto Rico y puertos del Pacífico— ocasionaron la desaparición de las dos armadas existentes en el Caribe y la creación de otras dos permanentes:

- La Armada de Barlovento, constituida principalmente por galeones. Actuó en la zona comprendida entre Nueva España, la Florida e islas caribeñas. Se creó en 1601 y duró hasta 1768. Se financió con parte de los ingresos obtenidos por la alcabala (impuesto parecido al IVA).
- La Armada del Mar del Sur, que protegía la costa occidental del Pacífico desde Panamá hasta Valparaíso. Su misión principal era proteger el tráfico de la plata extraída de las minas de Potosí.

Las Flotas de Indias

Fueron el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español con América y constituyeron la esencia de la Carrera de Indias. Inicialmente los barcos, sueltos, iban y venían sin otro riesgo que los temporales. Pero, a raíz de las guerras entre España y Francia, apareció el corso y se estableció el sistema de convoyes.

Se atravesaba el Atlántico en conserva y en formación, la nave capitana iba a la vanguardia, guiando la flota con su estandarte o con su gran fanal de popa. La almirante, por el contrario, se mantenía a la retaguardia del convoy, mientras el resto de los barcos de guerra la seguían a barlovento para poder acudir con rapidez en auxilio de cualquier buque.

El comercio con América siguió un sistema llamado de flotas y galeones. Este fue el nombre que se popularizó en la época y que ha llegado hasta nosotros. Fue denominado así porque respondía a las dos principales características del convoy: galeones o buques de guerra que servían de escolta y flota, o naves mercantes.

A partir de 1566 se estableció una normativa que, en sus rasgos esenciales, se mantuvo durante tres siglos. Este nuevo régimen fijaba para cada flota su propio almirante y general. Todos los barcos debían invernar en Indias y en la etapa inicial reunirse en La Habana para regresar en el mes de marzo. Dos grandes convoyes partían anualmente de Sevilla —posteriormente de Cádiz— en dirección a Indias. En mayo salía la Flota de Nueva España y en agosto la destinada a Tierra Firme. La ruta que seguían ambas era rumbo suroeste en demanda de Canarias, donde se hacía la aguada y se aprovisionaban de víveres frescos. Los barcos zarpaban del archipiélago con rumbos de componente sur en busca de los alisios para después arrumbar al oeste hasta tener a la vista La Deseada o cualquier otra isla de Barlovento. Seguidamente, la Flota de Tierra Firme arrumbaba al suroeste para pasar el cabo de la Vela para arribar a Cartagena a las seis o siete semanas de haber dejado la Península. En algunas ocasiones la Flota de Tierra Firme viraba más hacia el sur para penetrar en el Caribe por el canal que separa Tobago de Trinidad y que llegó a llamarse Pasaje de los Galeones. A la altura de la isla Margarita se separaban de la flota las naves mercantes con destino a Caracas, Maracaibo, Santa Marta... con el fin de recoger diferentes mercancías, reintegrándose a la flota en La Habana o bien en Cartagena. El resto, y una vez desembarcadas las mercancías correspondientes para cada puerto, se dirigía al oeste hasta arribar en Portobelo.

La Flota mexicana, la de Nueva España, después de haber recalado en La Deseada, arrumbaba al noroeste y, pasando por Santa Cruz y Puerto Rico, llegaba a La Española a hacer agua y leña. Otra vez en la mar, pasaba sucesivamente a la vista del cabo Tiburón, isla de Pinos y San Antonio, al extremo oeste de Cuba, llegando a Veracruz. En esta última etapa, los mercantes con destino a San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba y Honduras se separaban sucesivamente de la flota.

El regreso a La Habana de la Flota de Tierra Firme se veía dificultado por los vientos del este y por los laberínticos arrecifes, cayos y bajíos que pueblan la Costa de los Mosquitos; es por esta razón por la que en el viaje de regreso, para evitar vientos contrarios, se dirigía primero a Cartagena y de allí a La Habana por el canal de Yucatán y, si no tenían orden de esperar los barcos de México, zarpaban rumbo a Sevilla. Desde La Habana, la ruta que seguían las dos flotas (inicialmente salían reunidas) era siempre la misma: por el canal de las Bahamas, entre el cabo de Virginia y las Bermudas hasta el paralelo 38, desde donde empujados por los vientos septentrionales llegaban a las Azores. En estas islas se recababan noticias sobre las actividades de los piratas o alguna instrucción especial. Desde allí a San Vicente para remontar la barra de Sanlúcar y seguir río arriba hasta Sevilla. Precisamente fue la dificultad de pasar la barra —al aumentar el tonelaje de los barcos, así como el calado por el contrabando— la causa principal del cambio al puerto de Cádiz.

La última Flota de Indias zarpó en 1776. En la década de 1780, España abrió las colonias al mercado libre. En los casi tres siglos que estuvo vigente

ese sistema, las pérdidas por ataques fueron mínimas. Puede calificarse a la Flota de Indias como una de las operaciones navales más exitosas de la historia. De hecho, en los 300 años de su existencia solo dos convoyes fueron hundidos/apresados: uno por los ingleses y otro por los holandeses.

Entre 1540 y 1650 —período de mayor flujo en el transporte de oro y plata—, de los 11.000 buques que hicieron el recorrido América-España se perdieron 519 barcos, la mayoría por tormentas y otros motivos de índole natural. Solo 107 por ataques piratas, es decir, menos del 1 por 100. Un daño mínimo que se explica por la gran efectividad del sistema de convoyes organizado por Felipe II.

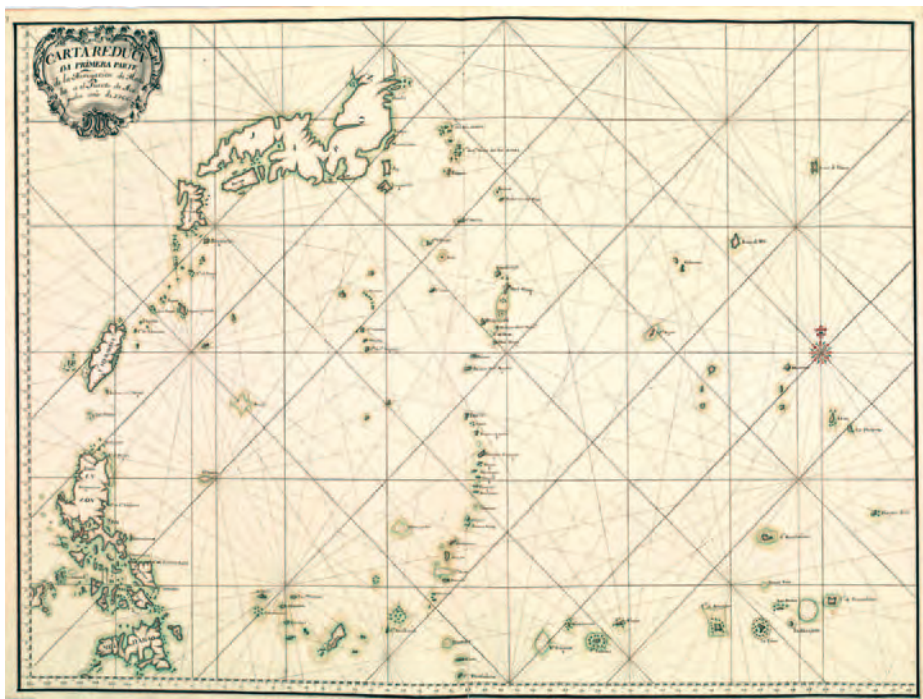
Por diversas causas, en ocasiones no se mantuvo la periodicidad anual, y ante el grave quebranto que para la Real Hacienda suponía la falta del cargamento anual de mercurio en Nueva España, a mediados del siglo XVII fue frecuente el recurso a los buques de aviso, que eran de pequeño tonelaje, navegaban aislados y eran utilizados para el transporte del correo y documentación oficial. Entre 1630 y 1700 llegaron a Nueva España 26.652 quintales de azogue en navíos de aviso.

Además de las líneas comerciales exteriores o trasatlánticas, se establecieron unas intercoloniales, siendo de notable importancia las que transcurrían por el Pacífico: Lima, con su enclave de El Callao, y Arica como puerto natural de Potosí, que jugó un gran rol en el transporte del mercurio al unirlo con Huancavelica. El trayecto para llevar la plata de Potosí a España era: Arica-Lima-Guayaquil-Ciudad de Panamá a Portobelo (por tierra)-La Habana-Sanlúcar. Para enviar mercancías desde España a América del Sur —vía La Habana— el trayecto era: Portobelo-Ciudad de Panamá-Guayaquil -Paita -El Callao-Valparaíso.

Por otro lado, el monopolio sevillano de cargadores obligaba a hacer llegar las mercancías europeas hasta el Río de la Plata cruzando el istmo de Panamá, vía Arica-Potosí-Salta-Córdoba y Rosario, hasta Buenos Aires. Para atender las protestas de los porteños ante lo descabellado de tal ruta, se estableció otra que enlazaba Sevilla con Buenos Aires por medio del denominado galeón de permiso, de periodicidad anual. Por otro lado, desde Buenos Aires se fomentó el contrabando de plata al Brasil, en cuyos territorios se generaba el tráfico de esclavos negros africanos para Iberoamérica.

Las rutas con Filipinas. El Galeón de Manila

El hallazgo de la ruta del tornaviaje abrió el camino a la gran aventura del encuentro con Oriente a través del Galeón de Manila, también llamado Galeón de Acapulco o Nao de la China. Con él se estableció la ruta más larga en duración que registra la historia de la navegación mundial. Durante 250 años (1565-1815) hizo de puente entre Filipinas y la Nueva España. El Galeón era propiedad de la Corona y nació para que los vecinos de Manila pudieran comerciar con Nueva España y en el viaje de vuelta llevar misioneros para



Carta del Mar de Filipinas de Juan de Casens, año 1767. (Museo Naval de Madrid)

evangelizar Filipinas. Desde que se descubrió la ruta del tornaviaje, Filipinas quedó supeditada al Virreinato de Nueva España. El manejo del Galeón era responsabilidad de los virreyes, quienes controlaban el tráfico —impidiendo el ilícito—, concedían los permisos para viajar a Filipinas y establecían el precio de los pasajes y los fletes.

De Manila a Acapulco, el Galeón transportaba mercancías, principalmente seda, porcelana, especias, marfil y tapices, procedentes de China, India, Japón, las Molucas y otros mercados orientales. También llevaba productos filipinos, como cera, canela y algodón. De Acapulco a Filipinas llevaba misioneros, oficiales reales, mercaderes y soldados, y en cuanto a las mercancías, la más valiosa era la plata, conseguida por sus ventas en la feria de Acapulco. También era muy importante el «real situado», asignación en metálico que, desde la época de Felipe II, cada año la hacienda mexicana aportaba para el sostenimiento del archipiélago (sueldos del personal, construcciones, infraestructuras y mantenimiento). También se transportaban animales, como vacas y caballos, y muchos tipos de plantas: maíz, cacao, tabaco, caña de azúcar, cacahuete, tomate, calabaza, papaya, pimiento, etcétera.

Descripción de la derrota tipo

La nave se hacía a la vela, «...en el nombre de Dios», en Cavite, en la bahía de Manila, a finales de junio, estación de los vendavales o monzones. Navegaba por las aguas interiores del archipiélago hasta el puerto de San Jacinto o al de Sorsogón. Allí se completaba la aguada, la leña y los víveres frescos y se alistaba para la navegación oceánica. Se esperaba una colla de vendaval para vencer las corrientes de San Bernardino y salir al Pacífico y gobernar al ENE hasta alcanzar la latitud de 38° N. Seguidamente, con la ayuda de vientos portantes y la corriente de Kuroshio, se arrumbaba al este, y entre 30 y 40 días más tarde solían avistar las «señas» que anunciaban la proximidad de las costas americanas. Eran estas unas algas o «... unas porras, o cabezas como Zebollas de Europa, y sus rabos de a tres a quatro brazas, de color verde, y colorado; y el agua turbia a manera de lodo». Era el momento de dar gracias al cielo con un *Te Deum* y celebrarlo con fiestas, como la llamada el «tribunal de las señas», en el que la marinería «juzgaba» a los mandos y pasajeros de la nave, imponiéndoles unas penas que se redimían con vinos y dulces.

Se barajaba la costa, con la ayuda de la corriente de California, y si había que reponer leña, agua o provisiones, se recalaba en el surgidero de la misión de San José. Se continuaba la navegación costearo y, a la vista de la ensenada de La Navidad, el navío disparaba tres cañonazos para avisar a tierra su recalada. La noticia corría de pueblo en pueblo, por mensajeros y volteo de campanas, hasta llegar a la ciudad de México, que celebraba la llegada con un *Te Deum* en la catedral.

Después de navegar más de 8.200 millas en un plazo de 130 a 200 singladuras, fondeaban en el surgidero de Santa Lucía, dentro de la bahía de Acapulco. Allí empezaba la feria, siendo los productos estrella la porcelana, el marfil y en especial las sedas chinas, de gran calidad y mucho más baratas que las elaboradas en España. Las mercancías iban a la ciudad de México, donde existía el Mercado del Parián (que tomó su nombre del existente en Manila, lugar del que procedían la mayor parte de las mercaderías). Este, situado en la plaza principal de la capital, en el actual Zócalo, fue derruido en 1842 para erigir el primer monumento a la Independencia.

De Ciudad de México, una parte de las mercancías continuaban por el llamado Camino de Asia hasta Veracruz, donde embarcaban en las naves de la Carrera de Indias rumbo a Sanlúcar. Desde Acapulco, otra parte de las mercancías se dirigía a Lima, la Ciudad de los Reyes, la más lujosa del Nuevo Mundo.

Terminada la feria y embarcada la plata, mercancías y personal, se alistaban para salir a la mar. La salida se realizaba en marzo para conseguir un tornaviaje seguro y rápido. Se bajaba al paralelo 10° N en busca de los alisios del este por el llamado mar de las Damas por lo placentero de esa derrota. Se arrumbaba a poniente hasta recalar en la isla de Guam, donde se fondeaba si había que hacer aguada. Desde allí se arrumbaba para recalar en el cabo del Espíritu Santo,

donde se hacía una salva de tres cañonazos. Embocado el estrecho de San Bernardino, se gobernaba hasta la bahía de Manila. Después de recorrer unas 8.350 millas, en 100/140 días, se fondeaba en «... este Deseado Puerto de Cavite alabando la misericordia de Dios, y dando gracias al patrocinio de María Santísima...» entre salva de cañones y volteo de campanas.

Derrotas alternativas

Evidentemente, la derrota del tornaviaje era muy larga y desde bien pronto se intentó establecer alguna escala para hacer menos penosa una navegación tan prolongada, así como poder reparar averías, hacer aguada, refrescar víveres o desembarcar enfermos.

Inicialmente se contempló la posibilidad de hacer escala en algún puerto del Japón, estableciéndose para tal fin unas relaciones bilaterales en las que predominó el recelo por ambas partes al pretender fines distintos. Japón aspiraba a comerciar directamente con Filipinas y con la América hispana, mientras que España pretendía usar el puerto japonés de Uranga como punto de tal escala. Ambas naciones enviaron embajadas: por parte española, destacar la de Sebastián Vizcaíno, el primer embajador europeo en Japón, en 1611, y por la nipona, la embajada Keichō (1613-1617), encabezada por Hasekura y sus samuráis, famosa porque un buen número de ellos no regresaron a su tierra y se quedaron en la localidad sevillana de Coria del Río, siendo sus descendientes actuales los que llevan el apellido Japón.

Las negociaciones fracasaron y Japón se cerró en banda a todo contacto con el exterior, permaneciendo más de dos siglos de voluntario aislamiento hasta el tratado comercial con Estados Unidos en 1854, forzado por la escuadra norteamericana del comodoro Perry, en una clásica operación de «diplomacia de cañoneras». En ese episodio se inspiró Puccini para su ópera *Madame Butterfly*.

Otra línea de acción fue establecer como punto de escala las islas Ricas, las míticas Rica de Oro y Rica de Plata, cuya situación se había fijado en las proximidades de 32° 45' N y 167° 50' W, pero por lo que se sabe nadie nunca las vio. Vizcaíno las estuvo buscando, y los galeones en sus navegaciones transpacíficas hacia Acapulco tenían la orden de intentar localizarlas, lo que fue en detrimento de las exploraciones hacia el norte de la península de California, con el fin prioritario de establecer enclaves para las escalas del Galeón. Tales exploraciones solían hacerse por tierra y la vía marítima solía ser para aprovisionarlas, navegando en contra de la corriente de California que, con la frialdad de sus aguas en contraste con los vientos calientes de tierra, originaba muchas brumas y nieblas en la costa —de ahí que no haya constancia en dos siglos de que fuera avistada por algún galeón—, con ese extraño clima que hizo acuñar a Mark Twain una de sus famosas frases: «El invierno que más frío pasé fue aquel verano en San Francisco».

Fue sobre 1770, con la expedición de Gaspar de Portolá, cuando se fundaron San Diego y Monterrey y se descubrió la bahía de San Francisco.

El relato más completo para conocer los avatares y penalidades de la derrota del Galeón de Manila es el de Gemelli Carreri, que a bordo del *San José* realizó la navegación transpacífica en 204 días, entre los años 1696 y 1697. Este napolitano está considerado el primer turista de la historia, pues dio la vuelta al mundo utilizando varios medios de transporte, pagando los correspondientes pasajes. En el año 1699 publicó en Nápoles su obra *Giro del Mondo*, en cuyo volumen quinto narra las peripecias vividas en el tornaviaje. Su crónica es extensa y, día a día, nos va detallando las penalidades y vicisitudes de la navegación, como el arrojamiento al mar de los cadáveres de los que morían en la travesía —la gran mayoría por escorbuto y beriberi—, los relatos sobre la búsqueda de las islas Ricas, el avistamiento de las «señas» y los jocosos festejos del tribunal de las «señas» y del desembarco en procesión de la estatua de la Madre Santísima a la llegada del Galeón a Acapulco.

Hasta aquí nos hemos referido a la derrota más practicada por el Galeón, llamada del estrecho de San Bernardino, caracterizada por la peligrosidad de sus aguas, que había ocasionado la pérdida de muchos galeones, así como por las fuertes corrientes que había que vencer hasta llegar a aguas libres, por lo que se tenía que cruzar aprovechando una colla de vendaval, lo que frecuentemente alargaba esta travesía por el interior del archipiélago, estimada en unos 15 días, pero que llegó a alcanzar los tres meses, como le ocurrió al *San Carlos Borromeo* en 1766.

Por ello, desde principios del siglo XVII se buscó una ruta alternativa por el norte de la isla de Luzón para no tener que cruzar San Bernardino y al mismo tiempo acortar la duración de la navegación del tornaviaje y, sobre todo, para evitar el tradicional y legendario contrabando de los comerciantes de Manila, propiciado por las numerosas ensenadas y recovecos en el rosario de islas que había que sortear para salir al Pacífico.

La Secretaría de Indias ordenó implementar la derrota del Norte. Pero todos los intentos fracasaron por las presiones de los comerciantes de Manila, hasta que en 1779 el gobernador general de Filipinas, capitán de navío Basco y Vargas, se empeñó en que se realizara. Una de las consecuencias que originó este injustificado retraso fue propiciar, como más adelante veremos, el establecimiento de una línea directa entre Cádiz y Manila por el cabo de Buena Esperanza.

También se estableció una tercera ruta, la llamada Meridional o del Monzón Austral, pues teniendo en cuenta la inversión de las estaciones en los dos hemisferios se trataba de aprovechar el monzón austral. Esta derrota, diseñada por Juan de Lángara con ocasión de su estancia en Filipinas al mando de la *Venus*, partía de Cavite en dirección sur hasta doblar Zamboanga, en la isla de Mindanao, y desde allí se arrumbaba para pasar por el norte de Nueva Guinea.

Tipos de naves utilizadas y sus tripulaciones. Apresamientos y naufragios

A los buques que realizaban este viaje se les llamó galeones, dando lugar a la errónea creencia de que siempre se utilizó ese tipo de barco; el término galeón se usaba en sentido genérico, debiendo entenderse como la línea de navegación que enlazaba Filipinas con Nueva España.

Los primeros eran naos, pero pronto fueron desplazados por galeones y, en algunos casos, por pataches. Los galeones se emplearon hasta finales de la década de los 30 del siglo XVIII —el último fue el *Sacra Familia*—, en que fueron sustituidos por navíos, que tenían mayor capacidad de carga y de defensa. Para este servicio, se construyeron en Filipinas seis navíos. Cuando el último se dio de baja, la travesía comenzó a realizarse con fragatas, hasta la desaparición de este monopolio en 1815.

A título de ejemplo, señalar que durante el siglo XVIII sirvieron en la carrera de Filipinas siete galeones, seis navíos, tres pataches y siete fragatas. El número de buques que se emplearon lo largo de este cuarto de milenio fue de 108.

La mayoría de las naves fueron construidas en Filipinas, donde abundaba la madera de gran calidad que, junto con la gran destreza de los operarios chinos y malayos para trabajar tanto la madera como los metales —estos últimos se adquirían en China y Japón o eran traídos desde México—, daba como fruto unos magníficos buques. Para la estructura se empleaba madera de teca; para cuadernas, quilla y timón, el duro molave de los bosques del archipiélago; el revestimiento del casco era de madera de lanang, de gran dureza y que no se astillaba y, si bien las balas de pequeño calibre podían quedar incrustadas, las de mayores calibres solían rebotar.

Para la jarcia y la cabuyería se utilizaba el abacá filipino, de muy superiores cualidades que el cáñamo y el esparto, porque además de su enorme resistencia a la tensión no se deterioraba por la acción del agua dulce, caso del esparto, y tampoco por el viento y el sol; y para el velamen se empleaba el reputado algodón de Ilocos. El resultado fue unos galeones de gran solidez para resistir las duras condiciones del tornaviaje.

En general el Galeón de Manila tuvo pocas incidencias, máxime si tenemos en cuenta la derrota tan larga, tanto en tiempo como en distancia, y que además habitualmente no iban escoltados por buques de la Armada, como ocurría con las Carreras de Indias. Solo en períodos de guerra fueron protegidos, como ocurrió con la declaración de hostilidades contra Inglaterra en 1796, que obligó a los buques de la Carrera a navegar en conserva de fragatas y navíos de la Armada, de la escuadra que bajo el mando de Álava se envió a Filipinas, donde permaneció seis años.

De los 108 buques empleados en el Galeón de Manila, en 250 años solo cuatro fueron capturados. En cuanto a los hundidos y desaparecidos se contaron 26.

El final del Galeón de Manila

En 1765 se empezaron a realizar viajes directos desde la Península con navíos y fragatas de la Armada, aunque con la oposición de los comerciantes de Manila. En 1784, un real decreto confirma la creación del estanco de tabaco impulsado por Basco y Vargas con el objeto de que Filipinas se costee sus obligaciones con sus propios recursos y aliviar así la pesada carga constituida por el dinero en metálico —el «real situado»— que anualmente enviaba Nueva España.

Un año después se creó la Real Compañía de Filipinas para establecer relaciones mercantiles entre España y el archipiélago en la línea Cádiz-Manila a través del cabo de Buena Esperanza y en ocasiones por el cabo de Hornos. Se concedió a dicha compañía el monopolio en el comercio, con exclusión del tráfico directo entre Manila y Acapulco. El puerto de Manila se declaró libre y franco, abierto al tráfico de otras naciones. Eran años en los que Carlos III impulsó el libre comercio y la consiguiente supresión de la Carrera de Indias.

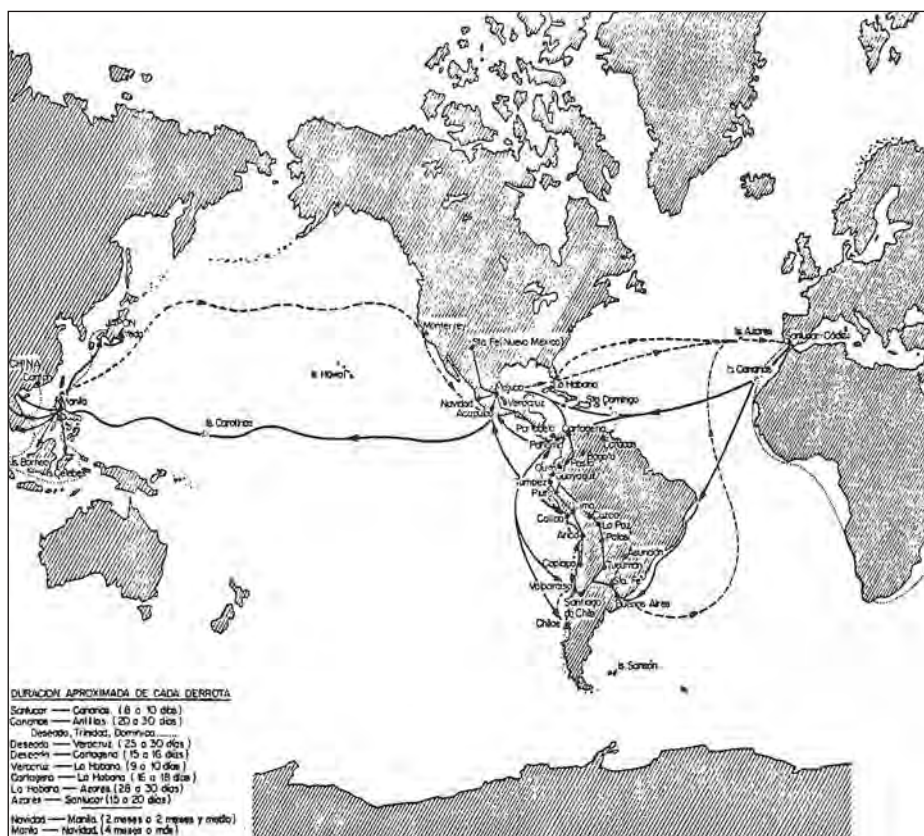
La insurrección mexicana fue el principal factor que acabó con el Galeón; así cuando la fragata *Magallanes* llegó a Acapulco en 1811 no pudo descargar. Se dirigió a San Blas, donde su cargamento fue vendido a duras penas y a precios muy bajos.

En las Cortes de Cádiz la cuestión del Galeón fue objeto de debate, en el que se distinguió el único diputado electo por Filipinas, Ventura de los Reyes, que fue el último que llegó a Cádiz en diciembre de 1811. Tenía 70 años cuando emprendió el viaje, junto con su numerosa familia, a través de China e Inglaterra. Mientras tanto fue sustituido por diputados suplentes, que junto a él figuran en una placa existente en la fachada de la iglesia de San Felipe Neri de Cádiz, en cuyo interior se celebraron las sesiones de las Cortes. Estas promulgaron una real orden por la cual se «suprime la nao de Acapulco y habilita a los comerciantes de Filipinas para que hagan su comercio por los puertos de Acapulco y San Blas en buques particulares bajo el permiso de 500.000 pesos y un millón de retorno». Con el regreso de Fernando VII, se ratificó la supresión del Galeón y se habilitaron los puertos de El Callao y Guayaquil para el comercio filipino.

En 1815 llegó a Manila procedente de México la fragata *Magallanes*. Arribó vacía, porque la poca plata conseguida de la venta de las mercancías había sido requisada por los rebeldes mexicanos. Definitivamente, este fue el último viaje del Galeón de Manila.

La globalización del comercio mundial

Los puertos de Manila, Acapulco, Veracruz, La Habana, Sevilla y Cádiz fueron en su tiempo los emporios comerciales de los artículos exóticos, y sus



Derrotas oceánicas y vías de comunicación terrestres en América, siglos XVI y XVII.
(Imagen facilitada por el autor)

ferias eran las más importantes del mundo. En dichos lugares la llegada de las flotas era el acontecimiento más importante del año.

El Galeón de Manila y el de la Carrera de Indias no solo portaban mercancías, sino que tuvieron un gran impacto espiritual, social, económico y cultural, influyendo en los países por los que pasaban en la arquitectura, el arte, la religión, las costumbres, la gastronomía, etc. Fue el primer gran ejemplo de globalización e integración comercial mundial. Conectaba Manila-Acapulco, y por vía terrestre con Veracruz, que a su vez lo hacía, con la Flota de Indias, con Sevilla.

Los buques de la Carrera de Indias eran de propiedad privada, es decir, de los comerciantes, y normalmente fueron escoltados por naves de guerra, mientras que los de la Carrera del Pacífico eran del Estado, propiedad de la Corona, y solo fueron escoltados en pocas ocasiones.

Para finalizar nuestro trabajo, aportamos algunos datos sobre las principales líneas de comunicaciones:

- Entre Manila-Acapulco, cubierta por el Galeón de Manila, las más larga y de mayor duración; 8.926 millas, 150 días (el trayecto de Acapulco a Manila era de 60/75 días).
- Entre España y América: la de Tierra Firme enlazaba la Península con Portobelo a través de Cartagena de Indias, y la de Nueva España la unía con Veracruz. El retorno de ambas siempre era desde La Habana.
- Veracruz-Sanlúcar, con escala en La Habana: 5.402 millas.
- Acapulco-Veracruz, por tierra (Camino de Asia) a través de Ciudad de México: 287 millas.
- También existieron como línea «exterior» las coyunturales del Azogue y los navíos de registro con el Río de la Plata.
- Como líneas intercoloniales por el Pacífico: la notable importancia de Lima, con su puerto de El Callao, y Arica, el puerto natural de Potosí, que jugó un gran rol en el transporte del mercurio.

Fuimos en busca de las especias, pero encontramos plata. Potosí y Zacatecas, por un lado, y Almadén y Huancavelica, por otro, son cuatro nombres de lugares de importancia excepcional para entender lo que fue el soporte material para el desarrollo del Imperio y de la Corona española.

