

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique; *Las Flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*. La Esfera de los Libros, S.L., Madrid, 2022. 560 pp. ISBN 9788413842530.

El autor es catedrático de Historia Moderna en la Universidad Complutense de Madrid, con extensísima obra escrita. Ha recibido los premios nacionales de historia de España en los años 1982 y 2009. Ha coordinado y escrito, con tres autores más, la obra *Desvelando Horizontes* (2016-2020), tres tomos dedicados a estudiar a fondo la primera circunnavegación de la Tierra. Fundador y director de la cátedra de Historia Militar del Instituto de Historia y Cultura Militar y la Universidad Complutense, y muchas cosas más que no caben en esta reseña.

En esta obra, el autor recorre el periodo histórico en que funcionaron las Flotas de Indias, aquellas que sostuvieron el esfuerzo imperial de España y que, durante siglos, transportaron a América (y por el galeón de Acapulco hasta Filipinas, que en el retorno se llamaba de Manila) y trajeron a España todo tipo de mercancías, desde los humildes ladrillos y piedras talladas con los que se construyó la catedral de Santo Domingo, hasta las perlas, plata, oro y todos los productos “coloniales” que surtían a las tiendas de ultramarinos (de “montañeses” en Cádiz) o colmados, pulperías o abarrotes (el más marineramente de los sinónimos) en otros lugares.

Dice el autor en su introducción: “*Sobre los barcos, organizados en flotas y armadas, radicará el esfuerzo de mantener las comunicaciones y la defensa de determinados espacios marítimos, claves en el mantenimiento de las relaciones entre las diversas partes del Imperio y su capital.*” Y, por tanto, en el capítulo primero, “*La Flota*”, estudia esos barcos y sus clases, sus dotaciones, los tratados de navegación, el tonelaje adecuado, la construcción de esos buques y el abastecimiento o aprovisionamiento de esas agrupaciones navales que hoy conocemos como convoyes (flotas) y sus escoltas (armadas).

El segundo capítulo, “*El establecimiento del sistema de flotas*”, explica como la Casa de Contratación las fue ajustando y disponiendo, cual fue el papel que jugó el Consejo Real y Supremo de Indias y otros aspectos fundamentales como el estudio de las pretendidas reformas que no prosperaron, el mando de las flotas (capitanes generales, almirantes y capitanes de mar y guerra) y de las protectoras armadas; el comercio, donde estudia el

angustioso problema del intercambio comercial con las posesiones americanas con las cuales la metrópoli no tenía la capacidad productiva suficiente para satisfacer las necesidades de una población en continua expansión; la financiación donde podrán ver el gran sistema bancario establecido en Sevilla y sus dificultades para sostener el anteriormente citado comercio. También estudia este capítulo la financiación y la puesta a punto de las flotas, el sistema de navegación de los buques sueltos y de los que se añadían en conserva con las flotas, la consolidación de la carrera de Indias, los impuestos que se conocían como “la avería y el almojarifazgo” y la dinámica del tráfico indiano, para finalizar cambiando el teatro a las lejanas filipinas con el establecimiento del galeón Manila-Acapulco y viceversa, desde que Urdaneta logró el primer tornaviaje.

En el tercer capítulo que titula “*El ajuste del sistema*” se ocupa, en primer lugar, de los organismos que hicieron posible la organización de esta carrera de Indias: La Casa de Contratación, el Consejo Real y Supremo de Indias y los consulados, para estudiar, a continuación, el personal que dotaba las flotas: señores de naos, maestros y pilotos, así como su centro de formación, la Universidad de Mareantes sevillana.

En el capítulo cuatro muestra los *Itinerarios, ciudades y sus defensas*, donde podrán seguir las derrotas de ida y vuelta desde Sevilla (luego desde Cádiz) hasta Cartagena de Poniente (en el día, de Indias), Panamá (primero Nombre de Dios y después Portobelo), Veracruz (que durante mucho tiempo será la cabecera naval de América, establecida en el fuerte de San Juan de Úlua, hasta que, en 1767, se traslade a La Habana), Acapulco (a finales del XVIII se trasladó a San Blas de California) y Manila (con su base naval en Cavite, desde el principio hasta el final), conociendo sus escenarios urbanos e isleños, y la frecuencia de tales flotas.

El capítulo quinto está dedicado a “*El comercio*”, estudia el establecimiento de las ferias y la interconexión entre virreinos, el difícil camino de Portobelo a Lima, padre del actual y fundamental canal de Panamá; los tesoros, la famosa plata americana; los productos y mercancías, los fraudes y el contrabando, así como las pérdidas sufridas, donde confiesa que: “(...) *las debidas a la acción de los enemigos fueron pocas, lo que habla a favor de la eficiencia del sistema de flotas español (...)*”. Y decimos nosotros, sistema que inspirará el de convoyes utilizado hasta el día de hoy, notablemente durante la IIª guerra mundial, en la cual, al igual que el de los españoles, funcionará tanto en el Atlántico como en el Pacífico.

El penúltimo capítulo, el sexto, *“Naufragios, los ataques y la defensa”*, está consagrado al estudio de dichos naufragios, de los ataques sufridos y de las defensas establecidas, los ingenieros que las construyeron, la financiación de tales defensas; la acción corsaria y pirática, los temibles bucaneros y los filibusteros, y la actividad de todos ellos en contra de los intereses españoles.

El séptimo y último, *“Y como epílogo el libre comercio”*, analiza su tardía implantación en tiempos del reformismo borbónico, con el traslado, ordenado por D. José Patiño, de la Casa de Contratación a Cádiz (traslado no exento de grandes dificultades debido a la reacción de los sevillanos y a los pleitos que interpusieron contra tal decisión real) y el ocaso del sistema de las flotas, la última que salió de Cádiz para La Habana, con esta organización del XVI, lo hizo en 1776 y estuvo mandada por el prestigioso teniente general de la Real Armada D. Antonio de Ulloa, que regresó en 1788 con 22 millones de pesos, cerrando un periodo de tiempo de c. 250 años en el cual, con notable éxito, funcionaron las flotas organizadas. Después vino el “Libre Comercio”.

La impresionante bibliografía analizada y ofrecida por el autor, demuestra la utilidad de esta obra, que logra condensar, sintetizar y ofrecer al lector, con amena y agradable literatura, una historia completa de aquella piedra clave del arco fundamental del edificio imperial, cual fueron las Flotas de Indias.

José María Blanco Núñez
Capitán de Navío (Retirado)