

HACIA LA CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA DE FLOTAS: EL PROYECTO DE NAVEGACIÓN DE BERNARDINO DE MENDOZA (1548)

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

El modelo de navegación entre España y sus colonias americanas en el siglo XVI presenta tres grandes etapas bien definidas. La primera, que abarca de 1492 a 1503, se caracteriza por la existencia de un cierto vacío legal, determinado por las azarosas circunstancias de los primeros años del Descubrimiento. En estos momentos iniciales no existía la navegación «en conserva» (1) o convoy, y el tráfico marítimo se realizaba, por tanto, en un régimen de registro suelto.

La segunda etapa abarcaría desde 1504 hasta 1560 y en ella encontramos un sistema de navegación mixto: dependiendo de la presencia o no de corsarios, se permitía el registro suelto o por el contrario para partir rumbo a las Indias se exigía obligatoriamente la agrupación de una flota de al menos ocho navíos. En esta etapa aparecieron algunos elementos clave del comercio y la navegación ultramarinos, como el monopolio sevillano, el cobro del impuesto de la avería o la formación de armadas guardacostas y de escolta.

Por último, la tercera etapa comenzaría en 1561, con la implantación definitiva del sistema de flotas. Efectivamente, por Real Cédula de 16 de julio de 1561 se prohibió toda navegación al margen de las dos flotas anuales en principio previstas: una a Nueva España, que partiría en enero, y otra a Tierra Firme, que lo haría en el mes de agosto (2). Poco tiempo después, concretamente el 18 de octubre de 1564, se terminó de perfilar el sistema: abril fue finalmente el mes asignado para que zarpase la primera flota, que estaría integrada por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas; la segunda flota, por su parte, mantendría su fecha de partida, el mes de

(1) Éste es el término comúnmente utilizado en la época para designar la navegación agrupada de varios navíos. Dicho vocablo sigue usándose actualmente en el argot náutico.

(2) VEITIA LINAJE, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Madrid, 1981, lib. II, cap. VI, p. 2. Véase también GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla, Algaida Editores, 1992, p. 90. El documento original se encuentra en el Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General 1966, ff. 35v-37v.

agosto, y estaría formada por las embarcaciones que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y otros puertos de la costa norte (3). El motivo por el que se restringía la navegación exclusivamente a las dos flotas anuales quedaba bien explícito en esta disposición del referido año de 1564, como podemos observar por el extracto de ella que ofrecemos a continuación:

«Por cuanto habiendo nos visto por experiencia *el riesgo que corrían las naos que iban y venían solas* a las nuestras Indias, islas y Tierra Firme del mar océano ordenamos y mandamos por obviar los daños que los corsarios podían hacer que fuesen en cada año dos flotas a las dichas nuestras Indias» (4).

Pues bien, esta solución, aparentemente fácil, a la que se llegó en los años sesenta requirió más de medio siglo de ensayos, experimentos y no pocos fracasos. Un continuo tira y afloja entre el sueño de todos los tratantes de Indias, es decir, el registro suelto, y la realidad del feroz corsarismo, que impuso drásticas restricciones al tráfico con las Indias casi desde el mismo momento del Descubrimiento. En 1529 se intentó infructuosamente implantar una liberalización comercial que, como es de sobra conocido, no fue más que un espejismo porque quedó prácticamente reducida a letra muerta (5). En las décadas posteriores primó un precario y ambiguo sistema naval que, por un lado, consintió el registro suelto de navíos en tiempos de paz y, por el otro, debió recurrir de continuo a la navegación en flota, especialmente en los momentos en que se intensificaban los ataques corsarios. De hecho, a mediados de siglo Álvaro de Bazán afirmaba que «la costumbre de la Casa de la Contratación y de lo que se hace ahora es que no dejan ir menos de ocho navíos por que vayan a recaudo» (6).

Este sistema de flotas se completaba con el establecimiento de dos armadas de averías: en primer lugar, la Guardacostas de Andalucía, cuyo objetivo era la limpieza de corsarios de la franja de costa de Andalucía occidental que se extiende hasta el cabo de San Vicente, así como la custodia de los buques, tanto en la ida, hasta las islas Canarias, como en el viaje de regreso, desde las

(3) Real Cédula dada en Aranjuez el 18 de octubre de 1564. ENCINA, Diego de: *Cedulario indiano*, t. IV. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1945, pp. 127-130. Véase también HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1979, 258-259, y GARCÍA-BAQUERO: *op. cit.*, p. 90.

(4) ENCINAS: *op. cit.*, t. IV, pp. 127-130. (Cursiva nuestra.)

(5) Al respecto puede verse mi trabajo «La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas reflexiones», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 62. Madrid, 1998, pp. 71-72. No obstante, algunos utilizaron este resquicio legal para comerciar al margen de las flotas. Todavía en 1573 el Rey envió sendas reales cédulas a los oidores del Reino de Galicia y de Asturias y Vizcaya, para que evitasen que los mercaderes de esas regiones, utilizando la habilitación de 1529, comerciaran con las Indias al margen de las flotas. ENCINAS: *op. cit.*, t. IV, pp. 235-237.

(6) Memorial de don Álvaro de Bazán, h. 1550. Archivo General de Simancas (AGS), Consejo y Juntas de Hacienda 20-17. Cit. en MIRA CABALLOS, Esteban: «Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán», *Iberoamericana*, núm. 7. Berlín, 2002, p. 42.

islas Azores a Sanlúcar de Barrameda (7); y, en segundo lugar, la Armada del Caribe, cuyo objetivo explícito era la protección de las rutas caribeñas seguidas por los navíos de la Carrera de Indias, en especial a su paso por las Antillas Mayores (8).

La paz con Francia de 1544 hizo pensar que el acoso de los corsarios remitiría en alguna medida. De hecho incluso se legisló en favor de la libre circulación de navíos, sin perjuicio de que las ordenanzas en vigor conservaran observancia plena y de que el registro en el puerto de Sevilla continuase siendo obligatorio (9). Sin embargo, la Corona no tardó mucho en percatarse de que, con paz o sin ella, los piratas no cesarían en su acoso a los navíos españoles. Por ello se optó por que la Armada Guardacostas de Andalucía continuase en activo durante ese año de 1544, pese al armisticio firmado con la Corona francesa. Al año siguiente, los rumores sobre la reanudación virulenta de los ataques enemigos adquirieron tal magnitud que las autoridades decretaron que ningún velero español partiese de las Azores hasta que no arribase a estas islas la Guardacostas de Andalucía (10).

Además ya por aquellos años, y cada vez con más frecuencia, a los piratas franceses se estaban uniendo otros de muy distintas nacionalidades, sobre todo escoceses, ingleses y holandeses. En este sentido, en 1550 se notificaron varios ataques en los puertos del Cantábrico perpetrados por corsarios ingleses, «aunque dicen que entre ellos hay gente de cuatro naciones» (11).

En medio de estas circunstancias empezó a cundir entre las autoridades, los marinos, los maestros y los comerciantes una sensación de fracaso. El corsarismo no parecía ya un fenómeno coyuntural, pues no sólo no tenía visos de desaparecer, sino que incluso se veía incrementado año a año, y su actividad, ampliada a los meses invernales. En ese ambiente de intensa actividad corsaria y de crisis generalizada del sistema naval vigente se cuestionó seriamente la eficacia de las armadas de averías y se redactaron numerosos memoriales. Algunos de ellos pretendían meramente reformar el sistema naval vigente; otros, en cambio, proponían un modelo alternativo al existente.

Proyectos y debates sobre el sistema naval a mediados del siglo XVI

Así pues, el sistema naval imperante a mediados de la centuria tenía un marcado carácter improvisado y precario pues, como ya hemos afirmado, en

(7) MIRA CABALLOS, Esteban: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla, Muñoz Moya Editor, 1998, pp. 48-49.

(8) MIRA CABALLOS, Esteban: «El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe», en *El emperador Carlos y su tiempo*. Sevilla, Cátedra General Castaños, 2000, pp. 561-562.

(9) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. México, Universidad Nacional Autónoma, 1997, pp. 39-40.

(10) MIRA CABALLOS: *La Armada Guardacostas de Andalucía...*, p. 77.

(11) Cartas del marqués de Cortes y de Miguel de Lerma sobre los daños ocasionados por franceses e ingleses, 1550. AGS, Guerra y Marina 1321, N. 5.

función de las circunstancias se despachaban flotas más o menos numerosas. Tampoco la legislación sobre las normas que debían observar los navíos estaba completamente regularizada. Por ello, todos los implicados en el comercio y la navegación indiana eran conscientes de la necesidad de adoptar medidas encaminadas a mejorar la seguridad de la Carrera de Indias. A mediados del siglo XVI se suscitó un vivo debate en torno a cuál era el régimen naval más ajustado a las necesidades de España y de su imperio.

En este marco encontramos numerosos proyectos y memoriales de los marinos más respetados del momento; unos ratificando y afianzando el sistema de flotas —Andrea Doria, López de Archuleta y sobre todo Bernardino de Mendoza— y otros casos presentando un proyecto alternativo —Álvaro de Bazán *el Viejo*.

Sintetizando los hechos diremos que básicamente se produjo la confrontación de dos modelos de navegación, a saber: uno cerrado o monopolístico, en el cual el propio Álvaro de Bazán ostentaría, al menos parcialmente, el estanco de la flota, y otro abierto, en el cual cada comerciante podría fletar su propio buque y navegar dentro de las flotas que se aprestasen.

En relación con el primer proyecto, es decir, con el de Álvaro de Bazán, ya lo hemos tratado con detenimiento en un trabajo monográfico cuyos aspectos esenciales pasamos a resumir.

Álvaro de Bazán era a mediados del siglo XVI, junto con Andrea Doria y el ya citado Bernardino de Mendoza, uno de los marinos más prestigiosos de su época. De hecho, don Ramón Carande lo definía como «uno de los marinos más eminentes de su generación» (12). De origen noble —era señor de las villas de El Viso y de Santa Cruz—, pasó a la historia más por ser el progenitor del marqués de Santa Cruz, otro de los grandes marinos de la España del siglo XVI, que por sus propios méritos. Desempeñó distintos puestos de enorme responsabilidad en el sistema naval español, antes y después de la presentación de su malogrado proyecto. Entre 1529 y 1535, como capitán general de la Armada del Reino de Granada (13), desarrolló una labor fundamental en la disuasión de los corsarios berberiscos y turcos en el sur peninsular.

Desde 1548 presentó una sucesión de proyectos —hasta cuatro— que defendían un sistema monopolístico de navegación y que supusieron una alternativa seria al sistema de flotas que finalmente, en 1561, se institucionalizó. Obviamente este proyecto de navegación recibió en su época críticas durísimas a título tanto institucional —por parte del Consejo de Indias, de la Casa de Contratación y, sobre todo, del Consulado sevillano— como particular —por parte de muchos de los marinos más conocidos de la época—. Una lectura superficial de la documentación podría dar la errónea sensación de que el proyecto de Bazán carecía de toda consistencia. Nada más lejos de la reali-

(12) CARANDE, Ramón: *Carlos V y sus banqueros*, t. I. Barcelona, Editorial Crítica, 1990, p. 395.

(13) MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada del Reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia», *Revista de Historia Naval*, núm. 68. Madrid, 2000, pp. 49-50.

dad: su proyecto fue una concienzuda y seria apuesta por un modelo de navegación monopolística que pudo haber sido tan eficaz al menos como el sistema de dos flotas anuales que finalmente se implantó. El plan de Bazán estuvo a un ápice de prosperar, lo cual, de haber ocurrido, hubiese cambiado el sistema naval y comercial de España con las Indias en la época colonial.

En cualquier caso ya hemos dicho que su modelo naval fue retocado en cuatro ocasiones, al percatarse el propio Bazán de que no conseguiría su aprobación. Por ello, en su cuarto y último proyecto terminó proponiendo exclusivamente el apresto por su parte de un grupo de navíos de alto tonelaje que tres veces al año conducirían con la seguridad suficiente el oro y la plata de las Indias (14). Aunque esta última propuesta fue aceptada por la Corona, que suscribió un asiento con Bazán el 14 de febrero de 1550, lo cierto es que la presión de los comerciantes y, en particular, la del Consulado sevillano fue tal que obligó a la Monarquía a incumplir su propio acuerdo, poniendo así en entredicho su fiabilidad como institución (15).

Por su parte, el proyecto de Bernardino de Mendoza, que con algunas modificaciones fue el que finalmente triunfó, lo analizaremos en las páginas siguientes.

Bernardino de Mendoza y su proyecto para la navegación indiana

Al igual que Álvaro de Bazán, Bernardino de Mendoza era un prestigioso hombre de mar que estuvo durante años al servicio de la Corona, como capitán general de las galeras de España. Y lo cierto es que existía un estrecho paralelismo entre uno y otro, pues ambos personajes fundaron verdaderas dinastías de grandes navegantes. Asimismo, aunque los dos marinos redactaron sendos proyectos para la navegación atlántica, fueron la mayor parte de su vida capitanes generales de armadas de galeras del Mediterráneo. Finalmente debemos decir que tanto Bazán como Mendoza también fueron hombres de negocios, pues eran propietarios de un buen número de galeras con las que solían servir a la Corona, previo pago, eso sí, de los alquileres y fletes correspondientes.

Así pues, Bernardino de Mendoza estuvo al frente de las armadas de galeras al menos desde la década de los treinta. En 1535, tras la derrota de Barbarroja «cerca de la Goleta», Carlos V lo mantuvo como capitán general de las galeras, para que así estuviesen permanentemente custodiadas las aguas comprendidas entre Túnez y la costa sur peninsular (16). Posteriormente estuvo al frente de la Armada Real del Reino de Granada durante al menos el decenio comprendido entre 1547 y 1557, año este último en el que le sucedió en dicho cargo su hijo, el también prestigioso marino don Juan de Mendo-

(14) MIRA CABALLOS, Esteban: *Controversias sobre el sistema naval...*, p. 50.

(15) *Ibidem*, p. 56.

(16) CARANDE: *op. cit.*, t. III, pp. 176-177.

za (17). El beneficio que obtenía era muy considerable —unos 30.000 ducados anuales—, pues además de sus honorarios percibía un estipendio por el alquiler y el pertrecho de varias de las galeras que estaban bajo su mando (18). El hecho de que fuese propietario de algunos de los buques de la Armada Real indica que, aparte su condición de navegante, desarrollaba una amplia actividad como negociante. Efectivamente, como ha escrito Pérez-Mallaina, el sencillo hecho de poseer una nave implicaba una inversión previa de miles de ducados, con los consiguientes riesgos y la necesidad de una amortización (19). La Corona con frecuencia contraía cuantiosas deudas con estos potentados personajes, mitad marineros mitad comerciantes. Y la deuda asumida llegó a veces a ser tan considerable que en cierta ocasión Bernardino de Mendoza se negó a transportar 150.000 escudos que Carlos V esperaba, hasta que no se le abonara lo que se le debía. Al final, el desafío se solventó favorablemente, pues Mendoza zarpó después de asegurarse del envío por parte de la Corona de un giro por importe de 50.000 ducados (20). También actuó, paralelamente a su cargo de capitán general, de lugarteniente del duque de Alba en Nápoles, probablemente aprovechando los períodos de calma bélica en el Mediterráneo.

Sea como fuere, lo cierto es que su prestigio como hombre de mar fue tal que, a principios de enero de 1554, fue requerido por la Corona para que en calidad de proveedor general acudiese a La Coruña a fin de gestionar todo lo relacionado con la armada que se aprestaba para llevar a Inglaterra al entonces príncipe Felipe (21).

Siendo como era uno de los marinos más reputados de su época, fue uno de los elegidos por las autoridades españolas para que redactase un informe sobre el proyecto de Bazán y, en definitiva, sobre el modelo naval que debía adoptar España para comerciar con sus colonias. Y todo muy a pesar de que la mayor parte de su experiencia profesional la había desarrollado, como ya hemos dicho, en el Mediterráneo, en calidad de capitán general de las galeras.

El citado informe, conservado en los repositorios del Archivo Histórico Nacional (22), carece de fecha; sin embargo, existen indicios suficientes para datarlo a finales de 1548 o, como muy tarde, en los primeros meses del año siguiente. En ese sentido diremos que Mendoza alude al primer proyecto de

(17) CARANDE: *op. cit.*, t. I, p. 408, y t. II, p. 109. MIRA CABALLOS: *La Armada del Reino de Granada...*, p. 50.

(18) Precisamente en 1547 se le descargaron 10 ó 12.000 ducados «en cuenta de los 30.000 ducados que ha de haber en dicho año con las galeras». CARANDE: *op. cit.*, t. II, p. 109.

(19) Algunos de ellos, y teniendo en cuenta que los adeudos de la Corona tardaban en llegar, se lucraron personalmente a costa de la hacienda pública. PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla, Diputación Provincial, 1992, p. 101

(20) CARANDE: *op. cit.*, t. III, p. 319.

(21) Real Cédula a Bernardino de Mendoza, primero de enero de 1554. AGS, Guerra y Marina 1320, N. 106.

(22) Informe del señor don Bernardino de Mendoza, s/f. Archivo Histórico Nacional (AHN). Diversos, doc. de Indias 93. En adelante lo citaremos como Informe de don Bernardino de Mendoza.

Álvaro de Bazán, redactado en la primera mitad de 1548 (23). Teniendo en cuenta que, a principios de 1549, Bazán había confeccionado y presentado ante el Consejo su segundo proyecto, reduciendo el número de galeazas de veinte a doce, todo hace pensar que la respuesta de Bernardino de Mendoza criticando el primer plan de Bazán data de la segunda mitad de 1548.

Habida cuenta que el memorial de Bernardino de Mendoza respondía a una petición del Consejo de Indias para que emitiese su parecer en relación con el proyecto de Bazán, nada tiene de particular que los primeros párrafos los dedique a criticar el sistema monopolístico propugnado por éste. Y lo hace ante todo desacreditando la idoneidad de la galeaza para las travesías atlánticas. Concretamente afirmó que estos navíos no podían «ir de la bolina por ser navíos bajos de bordo ni tener el costado a la mar» (24). Asimismo, advierte del inconveniente de los remos, que al imponer una mayor presencia humana mermaban en definitiva la capacidad de carga del buque, pues entre «los marineros, remo, agua y bastimentos se ocuparan 50 de las 200 toneladas que han de tener las galeazas» (25). Además señalaba como inconvenientes técnicos los siguientes:

«Que las velas latinas no sirven para la navegación en Indias porque necesitan muchos marineros para regirlas, algunos extranjeros, y no conviene que sepan la navegación de Indias, y *habiendo borrasca son dificultosas de amainar* y es necesario mucha gente y diestra para hacerlo. Y que cuarenta marineros y oficiales no son suficientes para marinear una galeaza» (26).

Pero también consideraba que el proyecto no era viable ni recomendable para la Corona desde el punto de vista financiero; y aun cabría decir que el sistema le parecía realmente ruinoso, a juzgar por este párrafo:

«La tercia parte del flete que se da a Su Majestad de ciento y cincuenta toneladas que podrá cargar cada galeaza poco más o menos, a razón de diez y seis ducados por tonelada, monta ochocientos ducados; el sueldo que a Su Majestad se pide son dos mil ducados por manera que habría de poner de su hacienda mil y doscientos ducados en cada galeaza que en todas será la suma veinte y cuatro mil ducados cada año» (27).

(23) Como es sabido, Álvaro de Bazán preparó cuatro proyectos de forma consecutiva. El primero, de principios de 1548, preveía 20 galeazas. El segundo, fechado a principios de 1549, reducía este número a 12. En el tercero, redactado en septiembre de 1549, sustituyó las 12 galeazas por 12 galeones. Y en el cuarto y último, fechado el 17 de octubre de 1549, cifró definitivamente el número de navíos en seis galeones —tres de invención nueva y otros tres ordinarios— y tres galeazas. MIRA CABALLOS: *Controversias sobre el sistema naval con América...*, pp. 46-48.

(24) Informe de don Bernardino de Mendoza.

(25) *Ibidem*.

(26) *Ibidem*. (Cursiva nuestra.)

(27) *Ibidem*.

Una vez que Bernardino de Mendoza terminó de dar su opinión sobre el proyecto de Bazán, pasó a desacreditar el uso de las armadas de averías. Ya sabemos que el sistema vigente a mediados del siglo XVI consistía en esperar la agrupación de ocho o más buques, para navegar más seguros, y aprestar armadas guardacostas y de escolta a expensas de la avería. En su opinión, estas armadas habían supuesto un coste desproporcionado en comparación con los resultados obtenidos porque, según decía, «siendo tantos como son los dichos navíos dificultosamente se pueden guardar con tres o cuatro o cinco que se suelen armar para su guarda» (28).

Pero, entonces, ¿en qué consistiría el sistema de navegación de Bernardino de Mendoza? Pues bien, se sustentaba en dos pilares básicos, a saber:

La navegación en flota

Se trataba del único método considerado viable por este marino. Obviamente, este modelo de navegación no lo inventó Mendoza, pues, por un lado, se había venido utilizando desde la década de los veinte y, por el otro, era contemplado ya como un recurso para situaciones excepcionales en una disposición real de 1543 (29). Probablemente, Bernardino de Mendoza conocía esta disposición, y en su propuesta se limitó a ratificarla, ampliando o modificando algunos de sus aspectos.

Según él, todos los buques que tomaran parte en la Carrera de Indias debían hacerlo en el seno de alguna de las tres flotas que anualmente partirían de la Península. Dado el interés del texto, lo reproducimos a continuación:

«Ha se de dar orden que todos los navíos que hubieren de ir a Indias partan en sus flotas todos juntos, la una *por enero* y la otra *por mayo* y la otra *por septiembre* y que ningún navío vaya solo sino fuere por especial orden y mandamiento de Su Majestad» (30).

Por tanto, planteaba un sistema de triple flota anual con la obligación de que todos los navíos de la Carrera de Indias navegasen siempre «en conserva» en alguna de dichas tres flotas. En cada una de ellas debía ir una nave por capitana, regida por una persona hábil y de experiencia probada, «para que recoja y lleve juntas las dichas naves hasta a donde se han de partir para seguir sus derrotas » (31).

Al regreso, especialmente si se estaba en guerra con Francia o había noticia de la presencia de corsarios, la capitana se debía dirigir al puerto de

(28) *Ibidem*.

(29) Precisamente en esta última fecha se dispuso que, en años de guerra, fuesen dos flotas de 10 navíos protegidos por un buque de guerra. Real Cédula a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla, Valladolid, 23 de octubre de 1543. AGI, Indiferente General 1963, L. 8, ff. 275r-277v.

(30) *Ibidem*. (Cursiva nuestra.)

(31) *Ibidem*.

La Habana y esperar allí al resto de los navíos. Una vez arribados todos los buques de la flota, se retornaría a España en convoy con las garantías suficientes para arribar sin dificultad al puerto de Sevilla. También en este aspecto el proyecto de Bernardino de Mendoza se anticipó a la disposición de 18 de octubre de 1564, la cual señalaba, efectivamente, este puerto cubano como el punto donde debían confluír los navíos de la flota ante de emprender regreso a la península ibérica (32).

Su informe no ofrece muchos más detalles sobre el número de navíos que integrarían cada flota, ni sobre los buques de escolta o las derrotas exactas que se debían seguir. Sin embargo, considerando lo temprano de su fecha (1549), representa *mutatis mutandis* un diseño de navegación en flotas muy cercano ya al que se adoptará en 1561 y 1564.

El idóneo apresto de los buques

En opinión de Mendoza, la mejor fórmula para conseguir una navegación segura frente a los corsarios era que todos los buques que se incorporasen a la navegación indiana se hallaran en buenas condiciones, fueran bien pertrechados, estuviesen fuertemente armados y dispusieran de la tripulación adecuada. Tampoco esta idea era totalmente novedosa, siendo como era una vieja reivindicación de las autoridades españolas. De hecho, ya en una real cédula fechada el 20 de julio de 1521 se pedía que los oficiales velasen por que los buques no fuesen sobrecargados de mercancías ya que, en caso contrario, «no podían pelear ni bien navegar» (33). Y Bernardino de Mendoza, abundando en esta cuestión, afirmaba que las galeazas, yendo sobrecargadas, «no es de creer que buscarán ni toparán corsario, ni pueden torcer su camino sino fuere con gran daño» (34).

Pero también era cierto que muchos de los navíos utilizados en la Carrera de Indias no reunían las condiciones precisas, en cuanto a pertrechos y tonelaje, para acometer dicha travesía:

«Mucha parte de los navíos que ahora van a Indias son flacos y mal acondicionados de manera que a la ida y vuelta corre mucho riesgo la mercadería que se lleva y el oro y plata que se trae lo cual cesaría si fuesen examinados los dichos navíos y *no admitidos al trato sino aquellos que fuesen fuertes y bien acondicionados para sufrir el artillería que se les ha de poner y hacer el viaje*» (35).

Por tanto, los navíos debían ser revisados concienzudamente por los oficiales de la Casa de Contratación antes de expedir su autorización para incorporarse a la flota. Como es sabido, esta idea también tenía precedentes; así, en 1535 se dispuso que «ningún navío viejo pueda ir a las Indias sin ser primero

(32) HARING: *op. cit.*, p. 259.

(33) MIRA CABALLOS, Esteban: «La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)», *Andalucía y América*. Córdoba, 1994, p. 82.

(34) Informe de don Bernardino de Mendoza.

(35) *Ibidem*.

varados» (36). Sin embargo, unos meses después algunos maestros elevaron una súplica al Rey con vistas a suprimir la Real Provisión de 1535, alegando que en la ciudad hispalense no había varadero (37). La realidad era un poco más compleja, porque el problema era que en Sevilla los buques escaseaban y, con frecuencia, los comerciantes debían conformarse con los navíos que hubiese disponibles, estuviesen o no en buen estado.

Pero Bernardino de Mendoza afirmaba que, además de velar por el buen estado de los navíos y por que no estuviesen sobrecargados, dichos navíos se debían artillar como sumo cuidado. Y lo cierto es que este objetivo era bien poco asequible, dada la escasez de piezas de artillería que sufrían los puertos andaluces y el alto coste de su fundición. No en vano, según cálculos del propio Mendoza, para artillar bien a los navíos de la Carrera de Indias hacían falta nada menos que unos 9.000 quintales de cañonería. Al parecer, 1.000 estaban ya encargados por la Casa de Contratación; sin embargo, según el autor del memorial, era menester conseguir unos 2.000 quintales más. Los 6.000 quintales restantes los debían procurar quienes más beneficios obtenían del comercio indiano y quienes más interés tenían en la seguridad de los navíos (es decir, los comerciantes), a través del Consulado de Sevilla. Estas piezas de artillería se prestarían a los navíos de la Carrera, vigilando siempre su adecuada colocación en cada navío, sin consentir ningún tipo de «embarazo» en la misma. Al regreso de la travesía, los maestros debían devolver la artillería y abonar aquellas piezas que hubiesen perdido, salvo que «la dicha pieza se reventase peleando con algún corsario» (38). De esta forma, los barcos de la Carrera de Indias nada habían de temer, aunque «esté cualquiera de ellas solo a otra nave de corsarios» (39).

En cualquier caso, la cuestión de la artillería había sido y fue durante muchas décadas uno de los principales problemas que aquejaron a la navegación indiana. Y el dilema era doble, a saber: por un lado, las piezas eran, como ya hemos afirmado, muy escasas y quizá por ello excesivamente caras (40), lo que hizo que los maestros y armadores aguzaran el ingenio para sortear las visitas de los oficiales de la Casa de Contratación. Y, por el otro, los navíos solían ir demasiado sobrecargados para poderlas emplear. Y en este sentido ya en las ordenanzas de navegación de 1534 se insistió especialmente en que no hubiese mercaderías en la cubierta de los navíos, ya que entorpecían el uso de la artillería (41). Posteriormente, y por poner un ejemplo representativo, en un

(36) Suplicatoria de los maestros Pedro Rodríguez y Pedro Agustín, Sevilla, 22 de abril de 1535. AGI, Indiferente General 1673.

(37) *Ibidem*.

(38) Informe de don Bernardino de Mendoza.

(39) *Ibidem*.

(40) De hecho, en 1532, los oficiales de la Casa de Contratación informaban a Su Majestad de la necesidad de que los buques se vendieran con artillería, «porque nadie querrá comprarlos para traerlo desarmado y en toda esta tierra no hallarán artillería para él». Carta de los oficiales de la Casa de Contratación a Su Majestad, Sevilla, 11 de junio de 1532. AGI, Indiferente General 1092, N. 41.

(41) Ordenanzas de navegación, Palencia, 28 de septiembre de 1534. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 164v-168r.

memorial sobre la reforma de la Carrera de Indias, redactado por Juan Melgarejo y fechado el 13 de diciembre de 1568, se decía al respecto lo siguiente:

«Que las naos por ir sobrecargadas y abalunadas *no se pueden tocar especialmente las piezas gruesas* que van sobre la cubierta debajo del puente porque como van cargadas demasiadamente la puerta por donde ha de salir la pieza para jugar va debajo del agua y los lombarderos, dado caso que la puerta se pudiese abrir, que no puede por razón de las mercaderías que van en la cubierta, *ni la pieza tiene lozel ni los lombarderos pueden andar ni llegar al lugar de la pieza* por la misma razón de ir la nao sobrecargada» (42).

Siguiendo con las ideas de Bernardino de Mendoza, éste intuía que, si se examinaban con empeño los navíos y se retiraban del comercio y la navegación indiana los menos adecuados, los propios patrones y mercaderes «querrán deshacerse de tanta ruina y adquirirán buques buenos y acordes con las ordenanzas» (43).

Por tanto, el sistema de navegación propuesto por Bernardino de Mendoza parecía sencillo y a la par eficaz. La seguridad en la navegación iría ligada a la navegación en flota y al adecuado carenado, tonelaje, pertrecho y armamento de cada uno de los buques que tomasen parte en la Carrera de Indias. Y obviamente la medida no parecía ociosa pues, como decía el propio Mendoza, los comerciantes aseguraban sus navíos «más por el peligro del mar que por los corsarios» (44).

Es más, Bernardino de Mendoza llegó a decir que la utilización de barcos bien pertrechados y armados sería un elemento disuasorio para los corsarios, que en adelante no se atreverían ya a hacer armadas contra los españoles:

«Como está visto y entendido ningún príncipe ni potencia del mundo es tan poderoso en la mar de navíos mancos como Su Majestad y, por esto, está claro que *ninguno emprenderá hacer armada gruesa contra las naves que van a Indias*, así por esto como por las grandes dificultades que hay en poderlas sostener en aquellos mares (...) Y, siendo los navíos de la calidad dicha, *ningún corsario, ni otra armada, podría hacerles daño* ni perjuicio por el mucho número de artillería que llevaran y buena gente» (45).

Esta idea de observar meticulosamente el buen estado de los buques y lo adecuado de su tonelaje para la travesía fueron aspectos que desde luego asumió la Corona, la cual se esmeró continuamente por que se respetasen. De hecho, en 1565 y 1566, se dispuso que al menos la capitana y la almiranta fuesen de más de 300 toneladas y que llevasen un mínimo de 12 cañones, 24 piezas menores, un pasaje de 200 personas entre marineros y soldados y, finalmente, que estuviesen libres de mercancías que impidieran

(42) Memorial de Juan Melgarejo sobre la reformatión de la Carrera de Indias, Sevilla, 13 de diciembre de 1568. AGI, Indiferente General 2673. (Cursiva nuestra.)

(43) Informe de don Bernardino de Mendoza.

(44) *Ibidem*.

(45) *Ibidem*. (Cursiva nuestra.)

su defensa (46). También debían estar tripuladas por marineros con experiencia, haciéndose eco de una vieja y reiterada denuncia de las autoridades españolas en torno al hecho de que muchas personas se enrolaban como marineros en los buques de la Carrera sin ser «háviles para el dicho oficio» (47).

Dictamen sobre el proyecto de navegación de Mendoza

El interés de la propuesta de Bernardino de Mendoza radica en que, recogiendo muchas de las propuestas que se habían venido formulando desde principios del siglo XVI sobre la navegación en flota, les dio un impulso definitivo. Y dicho proyecto, pese a que preveía un sistema de triple flota anual, debió de tener un peso considerable en la configuración final del modelo naval español, al cual se dio plasmación legal entre 1561 y 1564.

Como ya hemos dicho, la utilización de flotas en la navegación indiana no era ni muchísimo menos una idea novedosa. La navegación «en conserva» se había venido utilizando desde 1522 (48); en 1543 se había decretado incluso que, mientras durase la guerra, saliesen dos flotas con un mínimo de 10 navíos, una en marzo y otra en septiembre (49). Sin embargo, el sistema de flotas siguió reservado exclusivamente para situaciones excepcionales y el apresto de las mismas revestía siempre un carácter más o menos espontáneo e improvisado. De hecho, según Antúñez y Acevedo, las ordenanzas de 1543 y de 1554 tan sólo hacían alusión a «la ocurrencia casual de un número determinado de buques mercantes, que salgan unidos y naveguen juntos a arbitrio de los capitanes de cada uno, y sin subordinación de todos a uno, ni formar cuerpo y armada o escuadra» (50).

A modo de resumen, el proyecto de Bernardino de Mendoza contenía varias novedades importantes para el futuro de la navegación indiana:

- a) Por primera vez se planificaba con detalle un sistema naval que hasta la fecha había estado presidido en mayor o menor grado por la improvisación. Como es de sobra conocido, el modelo de Mendoza, con muy pequeñas modificaciones, fue adoptado doce años después por las autoridades españolas —en detrimento de otros proyectos, como los de Álvaro de Bazán o Andrea Doria— y conoció una vigencia de más de tres siglos. Ese éxito quedó ratificado en 1561, cuando se prohibió, como ya hemos afirmado, toda navegación al margen de las flotas, cuyo número finalmente se redujo a dos, en lugar de las tres propuestas por Bernardino de Mendoza (51).

(46) HARING: *op. cit.*, p. 261.

(47) Real Cédula a los oficiales de la Casa de Contratación, Madrid, 2 de julio de 1535. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 294r-295v.

(48) MIRA CABALLOS: *La navegación entre España y América...*, p. 69.

(49) Real Cédula a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla, Valladolid, 23 de octubre de 1543. AGI, Indiferente General 1963, L. 8, ff. 275-277v.

(50) Citado en GARCÍA-BAQUERO: *op. cit.*, pp. 89-90.

(51) El modelo fue retocado en 1564, retrasándose la partida de la primera flota de enero a abril. Véase, por ejemplo, la obra de HARING: *op. cit.*, pp. 258-259

- b) Por primera vez se planteaba para la navegación indiana un sistema de flotas no ligado a las coyunturas bélicas, sino estable y único. En adelante, y salvo excepciones muy contadas, no se consentiría el registro suelto. Y las leyes en este sentido fueron en lo sucesivo tajantes, pues en 1572 y en 1573 se decretó que ningún navío abandonase la conserva por una «banda ni por otra, a distancia que no pueda ser socorrido o deje de oír la artillería, y ver las señales que hicieren la capitana o almiranta con velas, banderas o faroles» (52).
- c) La idea de seleccionar bien los navíos, velando por que tuviesen suficiente tonelaje y por que estuvieran en buen estado y adecuadamente artillados, era una propuesta más que acertada, además de una vieja aspiración de las autoridades de la Carrera de Indias. Y todo ello muy a pesar de la actitud de muchos comerciantes, que utilizaban la picaresca y la prevaricación para evitar la obligación de artillar sus navíos y de este modo llevarlos sobrecargados de mercancías. Y la propuesta de Bernardino de Mendoza fue tan coherente que la Corona no tardó en tomar medidas al respecto, de suerte que el 13 de febrero de 1552 se expidieron unas ordenanzas de navegación que fijaban el porte mínimo de los navíos de la Carrera en 100 toneladas y cifraban meticulosamente la tripulación que cada buque debía llevar en relación con ese tonelaje (53). Concretamente se especificaba que los navíos de entre 100 y 170 toneladas debían llevar 1 maestro, 1 piloto, 18 marineros, 2 lombarderos, 8 grumetes y 2 pajes. Asimismo, estarían armados con 6 piezas gruesas de artillería, 1 falconete, 1 sacre y 12 versos. Por su parte, los de 250 toneladas debían estar tripulados por 35 marineros, 6 lombarderos, 15 grumetes y 5 pajes, y su artillería estar compuesta por 2 sacres, 10 lombardas, 1 culebrina, 1 falconete y 24 versos (54). Finalmente, se especificaba que de momento, y dependiendo de «la diversidad de los tiempos», todas las naves que se incorporasen a la Carrera de Indias lo hicieran integradas en flotas (55).

En los años sucesivos se mantuvo la idea de que cada navío llevase su propia artillería, hasta el punto de que, en 1565, se dispuso que un pequeño buque de guerra sería suficiente para la protección de cada flota (56). También

(52) GARCÍA-BAQUERO: *op. cit.*, p. 92.

(53) Ordenanzas de la navegación indiana, Madrid, 13 de febrero de 1552. ENCINAS: *op. cit.*, t. IV, pp. 127-130.

(54) *Ibidem.*

(55) *Ibidem.*

(56) Concretamente, la disposición regia rezaba como sigue: «Vi vuestra carta en la que me respondíais a una Real Cédula que os mandé para que platicarais sobre los navíos de guerra que habían de ir en cada flota y si debían ir treinta soldados en cada navío de treinta toneladas, y ahora me decís que, reunidos el consulado, lo que conviene es que con cada flota vaya un solo navío de armada de treinta toneladas con ocho piezas de artillería de bronce y otras cuatro de hierro y dos docenas de versos de bronce y de hierro y el general con ciento y veinte hombres de mar y guerra con bastimentos y municiones necesarias y que no lleven ningún género de mercaderías...». ENCINAS: *op. cit.*, t. IV, pp. 141-142.

se controló el adecuado tonelaje de los navíos, de forma que, por Real Cédula de 11 de marzo de 1587, se llegó a prohibir que las naves de la flota desplazasen menos de 300 toneladas y se dispuso que llevaran una capitana y una almiranta bien artilladas y con 300 hombres de guerra (57).

En definitiva, el proyecto de Bernardino de Mendoza era muy sencillo pero a la vez en extremo práctico y eficaz, hasta el punto de que debió de influir decisivamente en el diseño final del modelo de navegación de España con las Indias.

(57) *Ibidem*: t. IV, p. 148.