

HACIA LA CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA DE FLOTAS: EL PROYECTO DE NAVEGACIÓN DE BERNARDINO DE MENZOZA (1549)

Esteban Mira Caballos
Doctor en H^a de América

INTRODUCCIÓN

El sistema naval español con América tiene tres grandes etapas bien marcadas: la primera, que abarca de 1492-1503, en la que encontramos el sistema de registro suelto, sin que se exigiera la partida en "conserva" o en convoy.

La segunda, abarcaría desde 1504 a 1560 y en ella encontramos un sistema de navegación mixto, donde, dependiendo de la presencia o no de corsarios, se permitía el registro suelto o se exigía la agrupación de una flota de al menos ocho navíos para partir rumbo a las Indias. En estas fechas se inicia el monopolio sevillano, el cobro de la avería y la formación de armadas guardacostas y de escolta.

Y la tercera, comenzaría en 1561 con la implantación desde el punto de vista jurídico y prácticamente de forma definitiva del sistema de flotas. Efectivamente, por Real Cédula del 16 de julio de 1561 se prohibió toda navegación al margen de las flotas que además serían dos anuales: la de Nueva España que partiría en enero y la de Tierra Firme que lo haría en agosto¹. Poco tiempo después, y concretamente el 18 de octubre de 1564, se terminó de perfilar el sistema: la primera flota zarparía, finalmente, en abril y estaría integrada por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas, mientras que la segunda mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría formada por los buques que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y otros puertos de la costa norte². El motivo por el que se restringía la navegación exclusivamente a las dos flotas anuales quedaba bien explícito en la disposición de 1564 como podemos observar en el texto 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

¹ VEITIA LINAJE, José: Norte de la Contratación de las Indias Occidentales. Madrid, 1981, Lib. II, Cap. VI, pág. 2. Véase también GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios. Sevilla, Algaida Editores, 1992, pág. 90. El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, ff. 35v-37v.

² Real Cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564. ENCINA, Diego de: Cedulario indiano. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1945, T. IV, pp. 127-130. También en HARING, Clarence H.: Comercio y navegación entre España y las Indias. México, Fondo de Cultura Económica, 1979, págs. 258-259, y en GARCÍA-BAQUERO: Op. Cit., pág. 90.

dichas nuestras Indias..."³.

Pues, bien, esa solución aparentemente fácil a la que se llegó en los años sesenta costó realmente más de medio siglo de ensayos, experiencias y no pocos fracasos. Un continuo tira y afloja entre el sueño de todos los tratantes de Indias que era el registro suelto y la realidad que el feroz corsarismo impuso casi desde el mismo momento del Descubrimiento de América. En 1529 se intentó implantar una liberalización comercial que, como es de sobra conocido, no fue más que un espejismo porque quedó prácticamente en letra muerta⁴. 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 continuamente a la navegación en flota -o en conserva-, especialmente en aquellos momentos en los que se intensificaban los ataques corsarios. De hecho, a mediados de siglo afirmaba Álvaro de Bazán 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"⁵.

Este sistema en conserva o de flotas se completaba con el establecimiento de dos armadas de averías, a saber: una, la guardacostas de Andalucía cuyo objetivo era la limpieza de corsarios de la costa de Andalucía Occidental, 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 Azores a Sanlúcar⁶. Y dos, la Armada del Caribe cuyo objetivo explícito era la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera de Indias a su paso por el mar Caribe y en especial por las Antillas Mayores⁷.

La paz con Francia de 1544 hizo pensar que habría un pequeño respiro en el acoso de los corsarios galos. De hecho incluso se legisló en favor de la libre circulación de navíos,

³ ENCINA: Op. Cit., T. IV, págs. 127-130.

⁴ 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, Nº 62. Madrid, 1998, págs. 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, págs. 235-237.

⁵ Memorial de don Álvaro de Bazán, h. 1550. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-17. Citado en MIRA CABALLOS, Esteban: "Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán", Iberoamericana, Nº 7. Berlín, 2002, pág. 42.

⁶ MIRA CABALLOS, Esteban: La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550). Sevilla, Muñoz Moya Editor, 1998, págs. 48-49.

⁷ MIRA CABALLOS, Esteban: "El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe", El Emperador Carlos y su tiempo. Sevilla, Cátedra General Castaño, 2000, págs. 561-562.

observando, eso sí, las ordenanzas vigentes y el registro obligatorio en el puerto de Sevilla⁸. Sin embargo, la Corona no tardó mucho en percatarse que, con paz o sin ella, los enemigos -más piratas que corsarios- no dejarían de atacar a los navíos españoles. Por ello, se optó por que la Guardacostas de Andalucía continuase en activo durante ese año pese al armisticio firmado con la Corona gala. Al año siguiente los rumores sobre la reanudación virulenta de los ataques corsarios adquirió tal magnitud que las autoridades españolas decretaron que ningún velero español partiese de las Azores hasta que no arribase a las islas la armada andaluza⁹.

Además, ya por aquellos años y cada vez con más frecuencia, se estaban uniendo a los piratas franceses otros de muy distintas nacionalidades, sobre todo escoceses, ingleses y holandeses. Precisamente, en 1550, se notificaron varios ataques en los puertos del Cantábrico llevados a cabo por corsarios ingleses "aunque dicen que entre ellos hay gente de cuatro naciones"¹⁰.

En medio de estas circunstancias se hizo bien patente la sensación de fracaso entre las autoridades, los marinos, los maestros y los comerciantes. El corsarismo no parecía ya un fenómeno coyuntural, pues, no solo no parecía que iba a desaparecer sino que incluso se veía incrementado año a año, ampliándose su actividad incluso a los meses invernales. En ese ambiente de intensa actividad corsaria, de crisis del sistema naval vigente, se cuestionó seriamente la eficacia de las armadas de averías y se elaboraron un buen número de memoriales planteando modelos de navegación alternativos. Unos planes que pretendían, bien el establecimiento de medidas para reformar la Carrera de Indias¹¹, o bien, la creación de un sistema naval alternativo al existente.

PROYECTOS Y DEBATES SOBRE EL SISTEMA NAVAL A MEDIADOS DEL SIGLO XVI

Así, pues, el sistema naval imperante en 1550 tenía un marcado carácter improvisado y precario, pues, como ya hemos afirmado, dependiendo de las circunstancias y de la mayor o menor presencia de corsarios, 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 conocían la

⁸ CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII. México, U.N.A.M., 1997, págs. 39-40.

⁹ MIRA CABALLOS: La Armada Guardacostas de Andalucía..., pág. 77.

¹⁰ 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.

¹¹ Sirva de ejemplo el extenso memorial para la reformación de la Carrera de Indias que presentó Juan Melgarejo ante la Casa de la Contratación en 1568. AGI, Indiferente General 2673.

necesidad que había de tomar medidas encaminadas a mejorar la seguridad de la Carrera de Indias. A mediados del siglo XVI se suscitó un duro debate en torno a un modelo naval que se ajustara 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, Lopez de Archuleta y sobre todo Bernardino de Mendoza- y en otros casos, presentando un proyecto alternativo -Álvaro de Bazán "El Viejo"-.

Y 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 el estanco de la flota, y otro abierto, en el cual cada comerciante podía fletar su propio buque y navegar dentro de la flota.

En relación al primer proyecto, al de Álvaro de Bazán, ya le hemos dedicado un trabajo monográfico y lo resumiremos a continuación en sus partes esenciales.

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 del mundo. 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 del Viso y de Santa Cruz- y padre del prestigioso Marqués de Santa Cruz, gran marino al igual que su progenitor, 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 desarrolló una labor fundamental en la disuasión de los corsarios berberiscos y turcos en el sur peninsular, como capitán general de la Armada del Reino de Granada¹³.

Desde 1548 presentó una sucesión de proyectos -hasta cuatro- que preveía un sistema monopolístico de navegación y que supuso una seria alternativa al sistema de flotas que finalmente se legisló desde 1561. Obviamente este proyecto de navegación recibió en su época críticas durísima tanto a nivel institucional -del Consejo de Indias y de la Casa de la Contratación y, sobre todo, del Consulado Sevillano- como a nivel particular por parte de muchos de los náuticos más conocidos de la época -, etc-. 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 realidad, su proyecto fue una concienzuda y seria apuesta por un modelo de navegación monopolística que posiblemente pudo haber sido tan eficaz al menos como el sistema de dos flotas anuales que, como es bien sabido, se impuso definitivamente. El plan de Bazán estuvo a un ápice de prosperar y, de haber ocurrido, hubiese cambiado el sistema naval y comercial de España con las Indias en la época colonial.

¹² CARANDE, Ramón: Carlos V y sus banqueros, T. I. Barcelona, Editorial Crítica, 1990, pág. 395.

¹³ MIRA CABALLOS, Esteban: "La Armada del Reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia", Revista de Historia Naval, N° 68. Madrid, 2000, págs. 49-50.

En cualquier caso ya hemos dicho que su modelo naval fue retocado en cuatro ocasiones, al percatarse el propio Bazán que no conseguiría su objetivo. 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 el oro y la plata de las Indias con seguridad¹⁴. Aunque, este último asiento fue aceptado por la Corona y se terminó firmando el conocido asiento de 14 de febrero de 1550 la presión de los comerciantes y, en particular, del consulado sevillano, obligó al Rey a incumplir su propio acuerdo, poniendo en entredicho su propia fiabilidad como institución¹⁵.

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

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 realmente existía un gran paralelismo entre los Bazán y los Mendozas, pues, ambos linajes fundaron una verdadera dinastía de grandes navegantes. Asimismo, aunque ambos marinos redactaron proyectos para la navegación atlántica, fueron la mayor parte de su vida capitanes generales de armadas de galeras del mediterráneo. Y finalmente, tanto Bazán como Mendoza, fueron también hombres de negocios, pues, eran propietarios de un buen número de galeras con las que solían servir a la Corona, eso sí, previo pago 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 dejó como capitán general de las galeras para que así estuviesen permanentemente custodiadas las aguas comprendidas entre Tunez y la costa sur peninsular¹⁶. Posteriormente estuvo al frente, durante al menos la década comprendida entre 1547 y 1557, de la Armada Real del Reino de Granada, año este último en el que tomó el relevo en dicho cargo su hijo, el también prestigioso marino don Juan de Mendoza¹⁷. El beneficio que obtenía era muy

¹⁴ MIRA CABALLOS: Controversias sobre el sistema naval..., pág. 50.

¹⁵ IBÍDEM, pág. 56.

¹⁶ CARANDE: Op. Cit., T. III, pág. 176-177.

¹⁷ CARANDE: Op. Cit., T. I, pág. 408 y T. II, pág. 109. MIRA CABALLOS: La Armada del Reino de Granada..., pág. 50.

considerable -unos 30.000 ducados anuales-, pues, además de sus honorarios se incluía el alquiler y el pertrecho de varias de las galeras que estaban bajo su mando¹⁸. El hecho de que fuese propietario de algunas de las galeras de la Armada Real indica que además de navegante desarrollaba una amplia actividad como negociante. Efectivamente, como indicó Pérez-Mallaína el sencillo hecho de poseer una nave implicaba una inversión previa de miles de ducados, unos riesgos y la necesidad de una amortización¹⁹. La Corona con frecuencia contraía importantes deudas con estos potentados personajes, a medio camino entre marineros y comerciantes. Y la deuda contraída por la Corona llegó a ser tan considerable que 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, Bernardino de Mendoza zarpó después de cerciorarse del envío de un giro por importante de nada menos que 50.000 ducados por parte de la Corona²⁰. También actuó, paralelamente a su cargo de Capitán general de las armadas de galeras, 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 para gestionar todo lo relacionado con la armada que se aprestaba para llevar al entonces príncipe Felipe a Inglaterra²¹.

Y siendo como era uno de los marinos más reputados de su época fue uno de los elegidos por las autoridades españolas para que redactase por escrito 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 ello muy a pesar de que la mayor parte de su experiencia profesional la había desarrollado en el Mediterráneo, como capitán general de las galeras.

El citado informe, conservado en los repositorios del Archivo Histórico Nacional²², no tiene fecha sin embargo, existen pistas suficientes para datarlo a finales de 1548 o muy a principios de 1649. En ese sentido diremos que el informe se refiere al primer proyecto de

¹⁸ Precisamente en 1547 se le descargaron 10 o 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, pág. 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-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI. Sevilla, Diputación Provincial, 1992, pág. 101.

²⁰ CARANDE: Op. Cit., T. III, pág. 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. A.H.N., 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 1548²³. Teniendo que a principios de 1549 Bazán había confeccionado y presentado ante el Consejo su segundo proyecto, reduciendo el número de galeazas de 20 a 12, 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 se había elaborado a petición del Consejo de Indias. Nada tiene de particular que en los primeros párrafos se centre en hacer una crítica al sistema monopolístico de Bazán. Y lo hace desde dos frentes: uno, el técnico, desacreditando la galeaza como navío para las travesías atlánticas. Concretamente afirmó que esos navíos no podían "ir de la bolina por ser navíos bajos de bordo ni tener el costado a la mar"²⁴. Asimismo afirma el inconveniente de los remos que suponía una mayor presencia humana y en definitiva una menor capacidad de carga, 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. El sistema le parecía realmente ruinoso al decir:

"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.

Una vez que Bernardino de Mendoza termina de dar su opinión sobre el proyecto de Bazán, continúa criticando la utilización usual en su época de las armadas de averías. Ya sabemos que el sistema vigente a mediados del siglo XVI era esperar la agrupación de ocho o

²³ Como es sabido Álvaro de Bazán desarrollo cuatro proyectos de forma consecutiva, a saber: el primero, a principios de 1548, que preveía 20 galeazas. El segundo, fechado a principios de 1549, reducía el número de galeazas a 12. El tercero, redactado en septiembre de 1549, en el que sustituyó las 12 galeazas por 12 galeones. Y el cuarto y último, diseñado el 7 de octubre de 1549, en el que fijó 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..., págs. 46-48.

²⁴ Informe de Bernardino de Mendoza.

²⁵ IBÍDEM.

²⁶ IBÍDEM.

²⁷ IBÍDEM.

más buques para navegar más seguros y aprestar armadas guardacostas y de escolta a costa de las averías. En su opinión estas armadas habían supuesto mucho coste 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:

Primero, la navegación en flota, único sistema considerado viable por este marino. Obviamente, este modelo de navegación no lo inventó Bernardino de Mendoza, pues, por un lado, se había venido utilizando desde la década de los veinte, y por el otro, había sido regulada ya para situaciones excepcionales en una disposición real de 1543²⁹. En estas ordenanzas de 1543 se dispuso ya que, en años de guerra, fuesen dos flotas de diez navíos protegidos por un buque de guerra. Probablemente, Bernardino de Mendoza conocía esta disposición de 1543, limitándose en su propuesta de 1548 a ratificarla, ampliarla y modificarla en algunos aspectos.

Según él, todos los barcos que tomaran parte en la Carrera de Indias lo debían hacer en el seno de una 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 el sistema de la triple flota anual con la obligación de que todos los navíos que tomaran parte en la Carrera de Indias navegasen siempre en "conserva" en alguna de ellas. En cada una de las tres flotas anuales debía ir una nave por capitana, regida por una persona de 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 había guerra con Francia o noticia de la presencia de corsarios, la capitana se debía dirigir al puerto de La Habana a esperar al resto de los navíos de la flota. Una vez arribados todos los buques de la flota se retornaría a España "en conserva" 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 del 18 de octubre de 1564 cuando se señaló, efectivamente, este puerto cubano como el punto al que debían confluir los

²⁸ IBÍDEM.

²⁹ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Valladolid, 23 de octubre de 1543. AGI, Indiferente General 1963, L. 8, fols. 275r-277v.

³⁰ IBÍDEM.

³¹ IBÍDEM.

navíos de la flota antes de emprender su viaje de regreso a la Península Ibérica³².

Su informe no ofrece muchos más detalles sobre el número de navíos que integrarían cada flota, los buques de escolta o las derrotas exactas que debían seguir. Sin embargo, habida cuenta su temprana fecha de 1549, creemos que es la primera vez que se diseñaba un modelo de navegación en flotas, muy cercano ya al sistema definitivo que se adoptará, como es de sobra conocido, en 1561 y 1564.

Y segundo, para Bernardino de Mendoza la mejor fórmula para conseguir una navegación segura frente a los corsarios era que cada uno de los buques que se incorporasen a la navegación indiana estuviese en buenas condiciones, bien pertrechado, fuertemente armado y con la tripulación adecuada. Tampoco esta idea era totalmente novedosa, pues, 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 de esa forma "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 en cuanto a pertrechos y tonelajes para 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 la Contratación que debían autorizarlo expresamente para partir en la flota. Y también esta idea tenía precedentes, pues, en 1535 se dispuso que "ningún navío viejo pueda ir a las Indias sin ser primero varados..."³⁶. Sin embargo, unos meses después algunos maestros escribieron al Rey suplicando la supresión de la Real Provisión de 1535, alegando que en Sevilla no había varadero³⁷. La realidad era un poco más compleja porque el problema era que en Sevilla los buques escaseaban, y con frecuencia los comerciantes debían recurrir a los navíos que hubiese

³² HARING: *Op. Cit.*, pág. 259.

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

³⁴ Informe de don Bernardino de Mendoza.

³⁵ *IBÍDEM*.

³⁶ Suplicatoria de los maestros Pedro Rodríguez y Pedro Agustín, Sevilla, 22 de abril de 1535. AGI, Indiferente General 2673.

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, se debían artillar con sumo cuidado. Y lo cierto, es que eso no era nada fácil por la escasez de piezas de artillería y su alto coste. Y no en vano, según cálculos del propio Bernardino de 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 la Contratación, sin embargo, según el autor del memorial, debían hacerse cargo de conseguir unos 2.000 quintales más. Los 6.000 quintales restantes los debían poner 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 no temerían a los corsarios aunque "esté cualquiera de ellas sola 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 aquejó a la navegación de las Indias. Y el problema era doble, a saber: por un lado, las piezas eran, como ya hemos afirmado, muy caras y además solía haber gran carestía de ellas⁴⁰, lo que hizo que los maestros y armadores agudizaran el ingenio para sortear las visitas de los oficiales de la Casa de la Contratación.

Y por el otro, los navíos solían ir demasiado sobrecargados como para poderlas emplear. Y en este sentido, ya en las ordenanzas de navegación de 1534 se insitió especialmente en que no hubiese mercaderías en la cubierta de los navíos ya que entorpecían el uso de la artillería⁴¹. Posteriormente, y por poner un ejemplo representativo, en un memorial sobre la reorganización de la Carrera de Indias, redactado por Juan Melgarejo y fechado el 13 de diciembre de 1568, se decía en este sentido lo siguiente:

"...Que las naos por ir sobrecargadas y abalunadas no se pueden tocar especialmente las

³⁷ IBÍDEM.

³⁸ Informe de don Bernardino de Mendoza.

³⁹ IBÍDEM.

⁴⁰ De hecho, en 1532, los oficiales de la Casa de la 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 la 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, fols. 164v-168r.

piezas gruesas que van sobre la cubierta debajo del puente porque como van cargadas demasadamente 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 y se prohibía partir para las Indias a los navíos 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 paz 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 tomaran parte en la Carrera de Indias. Y obviamente, la medida no parecía ninguna nimiedad, pues, como decía el propio Bernardino, los comerciantes aseguraban sus navíos "más por el peligro del mar que por los corsarios"⁴⁴.

Es más, Bernardino de Mendoza llega a decir incluso 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 esta 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 su tonelaje adecuado para la travesía fueron aspectos que desde luego asumió la Corona, la cual insistió continuamente por que se respetasen. De hecho, en 1565 y 1566 se dispuso que al menos la capitana y la almirante 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 su defensa⁴⁶. También debían estar tripuladas por marineros con experiencia, haciéndose eco de una vieja y reiterada denuncia de las autoridades

⁴² Memorial de Juan Melgarejo sobre la reformación de la Carrera de Indias, Sevilla, 13 de diciembre de 1568. AGI, Indiferente General 2673.

⁴³ Informe de don Bernardino de Mendoza.

⁴⁴ IBÍDEM.

⁴⁵ IBÍDEM.

españolas en torno al hecho de que muchas personas se enrolaban como marineros en los buques de la Carrera sin ser "hábiles para el dicho oficio..."⁴⁷.

VALORACIÓN DE SU PROYECTO DE NAVEGACIÓN

El interés de la propuesta de Bernardino de Mendoza radica en el hecho de que por primera vez se planteaba extensamente un modelo de navegación en flota que recogía en sus puntos esenciales muchas de las propuestas que se habían venido planteando desde principios del siglo XVI. Un sistema que, a juzgar por lo dispuesto en 1561, debió tener un peso muy importante en la configuración final del modelo naval español. Obviamente, la utilización de flotas en la navegación indiana no era, ni muchísimo menos, una idea nueva. La navegación en "conserva" se había venido utilizando desde 1522⁴⁸, e incluso, en 1543, se había legislado que mientras durase la guerra, saliesen dos flotas con un mínimo de diez navíos, una en marzo y otra en septiembre⁴⁹. Sin embargo, el sistema de flotas siguió reservado exclusivamente para situaciones excepcionales, de guerra o de presencia de corsarios y además poseía siempre un carácter muy espontáneo. De hecho, según Antúñez y Acevedo, las ordenanzas de 1543 y de 1554 tan solo hacían alusión a "la ocurrencia casual de un número determinado de buques mercantes, que salgan unidos y navegen 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 nuestro juicio, el proyecto de Bernardino de Mendoza contiene algunas novedades importantes: uno, por primera vez se reguló con detalle un sistema naval que hasta la fecha había tenido un sentido más o menos espontáneo. Este modelo, diseñado por Bernardino de Mendoza fue adoptado doce años después por las autoridades españolas con muy pequeñas modificaciones, teniendo una vigencia de más de tres siglos. Fue precisamente el plan defendido por Bernardino de Mendoza el que terminó triunfando en detrimento de otros proyectos como los de Álvaro de Bazán o Andrea Doria. Ese triunfo quedó ratificado en 1561 cuando se prohibió, como ya hemos afirmado, toda navegación al margen de las flotas que, finalmente serían dos y no tres como propuso Bernardino de Mendoza⁵¹.

⁴⁶ HARING: Ob. Cit., pág. 261.

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

⁴⁸ MIRA CABALLOS: La navegación entre España y América..., pág. 69.

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

⁵⁰ Citado en GARCÍA-BAQUERO: Op. Cit., págs. 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., págs. 258-259.

Y dos, por primera vez se planteaba el sistema de flotas no ligado a las coyunturas bélicas sino como único modelo para la navegación indiana. En adelante, y salvo excepciones muy puntuales, no se consentirá el registro suelto. Y las leyes en este sentido fueron en lo sucesivo tajantes, pues, en 1572 y en 1573 se prohibió 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.

Por otro lado, la idea de seleccionar bien los navíos, velando que tuviesen suficiente tonelaje y que estuviesen en buen estado y con la artillería adecuada era una vieja aspiración de las autoridades de la Carrera de Indias, pese a la actitud de muchos comerciantes que, utilizaban la picaresca y la prevaricación, para evitar artillar sus navíos y para llevarlos sobrecargados de mercancías. Pero, aun así, la propuesta de Bernardino de Mendoza era más que acertada. Y de hecho la Corona no tardó en tomar medidas al respecto, pues, el 13 de febrero de 1552 se expidieron unas ordenanzas de navegación, estableciendo el porte mínimo de los navíos de la Carrera en 100 toneladas y señalando meticulosamente la tripulación que cada buque debía llevar en relación a ese tonelaje⁵³. Concretamente se especificaba que los navíos de entre 100 y 170 toneladas debían llevar un maestro, un piloto, dieciocho marineros, dos lombarderos, ocho grumetes y dos pajes. Asimismo, estarían armados con seis piezas gruesas de artillería, un falconete, un sacre y doce versos. Por su parte, los de 250 toneladas debían estar tripulados por treinta y cinco marineros, seis lombarderos, quince grumetes y cinco pajes, siendo su artillería dos sacres, diez lombardas, una culebrina, un falconete y veinticuatro versos⁵⁴. 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 hiciesen integradas en flotas⁵⁵.

Y en los años sucesivos se mantuvo la idea de que cada navío llevase su propia artillería hasta el punto que en 1565 se dispuso que un pequeño buque de guerra sería suficiente para la protección de cada flota⁵⁶. También se controlará el adecuado tonelaje de los navíos, hasta el punto que por Real Cédula del 11 de marzo de 1587 se llegó a prohibir que las naves de la flota

⁵² GARCÍA-BAQUERO: Op. Cit., pág. 92.

⁵³ Ordenanzas de la navegación indiana, Madrid, 13 de febrero de 1552. ENCINAS: Op. Cit., T. IV, págs. 127-130.

⁵⁴ IBÍDEM.

⁵⁵ IBÍDEM.

⁵⁶ Concretamente la disposición regia decía como sigue: "vi vuestra carta en la que me respondíais a una Real Cédula que os mande 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, págs. 141-142.

fuesen de menos de 300 toneladas y que llevasen una capitana una almiranta bien artillada y con 300 hombres de guerra⁵⁷.

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

⁵⁷ IBÍDEM: T. IV, fol. 148.