

# PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA DE INDIAS

Esteban Mira Caballos

## 1.-INTRODUCCIÓN

La navegación en conserva o en convoy tenía una larga tradición, ideada para minimizar los daños causados en caso de accidente o de avería y, sobre todo, para defenderse del bandidaje. De hecho, ya en las Cortes de Toledo de 1436 se recomendó que la navegación a Flandes se hiciese en pequeñas flotas para evitar así los daños que hacían los corsarios.

Desde los albores de la colonización española en América, se empezó a vislumbrar la navegación en convoy como el único sistema naval viable. La larga travesía en el océano, las tormentas y, sobre todo, el corsarismo evidenciaron que los barcos sueltos o los pequeños convoyes eran víctimas fáciles. Navegando en conserva se minimizaban considerablemente los posibles daños. Obviamente, también tenía sus inconvenientes, aunque menores. El más importante de todos, las interminables esperas tanto en puerto, como en la mar, pues, como escribía Pedro de Medina en 1563, aunque tengan las mismas velas, e incluso menos velamen, unos navíos “andan más que otros” [\[1\]](#)

Por ello, ya entre 1522 y 1561, se utilizó usualmente este tipo de navegación. Era un sistema pensado originalmente para tiempos de guerra pero que, ante la omnipresencia del corsarismo, terminó siendo una práctica casi permanente. En 1522, encontramos la primera gran flota, formada por ocho buques mercantes y dos navíos de armada, formaciones que viajaron esporádicamente a América, con distinto número de buques, en años posteriores como 1537, 1540 o 1543 [\[2\]](#).

Pero durante décadas, la navegación en flotas fue simplemente una praxis, sin ningún tipo de regulación legal. Por fin, en agosto de 1543, quedó legislado que, mientras durase la guerra con Francia, todos los barcos que fuesen a las Indias lo debían hacer en alguna de las dos flotas anuales que se pensaban despachar, una en marzo, y otra, en septiembre. Todos estos convoyes debían estar formados por al menos diez bajeles, y todos ellos de un porte mínimo de 100 toneladas [\[3\]](#). Por tanto, quede bien claro que fue en 1543 cuando se reguló por primera vez el modelo de navegación en flotas, aunque diseñado exclusivamente para el período que durase la guerra con Francia.

Por este carácter eventual con el que nació y por la escasa rigurosidad que hubo en su aplicación, la navegación se caracterizó en estos años por la espontaneidad y la improvisación. De hecho, según Antúnez 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 naveguen juntos a arbitrio de los capitanes de cada uno, y sin subordinación de todos a uno, ni formar cuerpo y armada o escuadra" [\[4\]](#). Además, hubo bastante permisibilidad con aquellos buques que, reuniendo los requisitos establecidos en las ordenanzas, quisieron viajar al margen de la flota. En 1552, incluso, por consejo del capitán Diego López de Roelas, se abolió la obligación de viajar en convoy. Dicha revocación duró muy poco porque tan sólo un año después fue restablecida, aunque especificando nuevamente que sería mientras durase la guerra con los franceses [\[5\]](#).

En definitiva, en los años previos a 1561-1564, en que se legisló definitivamente el sistema de flotas, hubo una política naval caracterizada por la improvisación. En ese ambiente, aparecieron un conjunto de memoriales y propuestas para crear un sistema de navegación eficiente. El corsarismo lejos de disminuir iba aumentando y, por tanto, la necesidad de acertar con un modelo realmente eficaz era cada vez más perentoria. Desde poco antes de mediar el siglo estaban viendo la luz numerosos proyectos, diseñados por los más prestigiosos marinos de la época.

Entre 1548 y 1549, Álvaro de Bazán “el Viejo” presentó nada menos que cuatro proyectos, en los que pretendía prácticamente el monopolio de la navegación indiana por sucesivos asentistas, siendo él, por supuesto, el primero. Irían tres flotas anuales protegidas cada una de ellas por un galeón y dos galeazas, propiedad del asentista. Pese a que la Corona accedió y firmó el correspondiente asiento, el 14 de febrero de 1550, nunca llegó a ponerse en práctica por la oposición del Consejo de Indias y, sobre todo, del Consulado sevillano [\[6\]](#).

Por aquellas mismas fechas, otros marinos, como el genovés Andrea Doria, Andrés de Archuleta o Bernardino de Mendoza “El Viejo” también pusieron por escrito sus respectivas opiniones sobre cómo debía ser la navegación ultramarina. Los dos primeros vertieron duras críticas al sistema de naval existente, sin plantear un modelo alternativo. Sí lo hizo, en cambio, Bernardino de Mendoza, en un memorial redactado aproximadamente a finales de 1548. En él, volvió a defender el sistema de flotas como único viable para la navegación de las Indias. Ningún buque debía tomar parte en el comercio ultramarino fuera de las flotas oficiales de la Carrera de Indias que, según su criterio, serían tres: una en enero, otra en mayo, y la última, en septiembre. En cada una de esas flotas debía ir una nave “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" [\[7\]](#).

Estos proyectos debieron ejercer su influencia, pues, ya en 1554 no se consentía bajo ningún concepto que zarparan buques al margen de las flotas. Y su cumplimiento era tan rígido que el Emperador tuvo que autorizar personalmente la partida de cuatro navíos que iban a Cabo Verde a por esclavos porque, según decían, no se les dejaba salir de Sanlúcar, pese a que no había "nueva de corsarios" [\[8\]](#).

Al parecer, en 1555, se pensó en retomar un viejo y ambicioso plan de tiempos de los Reyes Católicos. Según Schäfer, el objetivo era enviar flotas de diez navíos de forma mensual o bimensual [9]. Tampoco en esta ocasión prosperó el proyecto porque parecía difícil poder mantener el envío ni tan siquiera de media docena de flotas anuales.

Pues, bien, los historiadores nos encontrábamos con un dilema a la hora de explicar el origen del sistema de flotas. Hasta 1555 había acuerdo en la necesidad de establecer una estricta navegación en conserva, pero se planteaban extremos tan dispares como su monopolio por asentistas, tres armadas anuales, seis y hasta doce. Había un salto considerable entre todos estos proyectos, todavía muy alejados del modelo naval que finalmente se impondría, y su regulación legal del 16 de julio de 1561. Como es de sobra conocido, en esta última fecha apareció perfectamente constituido el sistema de dos flotas anuales: una, que partiría en enero, y otra que lo haría en el mes de agosto [10]. En ambos casos, la expedición llegaría unida hasta las Antillas y, a la altura de Puerto Rico se dividiría en dos, una con destino a Nueva España, y la otra, a Tierra Firme. Posteriormente, el 18 de octubre de 1564, se introdujeron varias modificaciones de consideración: la primera flota no partiría en enero sino en abril, y además, no habría partición, pues, estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas. En cuanto a la segunda, mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y “otros puertos de la costa norte” [11]. Esta modificación se hizo siguiendo los consejos del Consulado de Sevilla, de la Casa de la Contratación así como de un destacado grupo de pilotos y maestros [12].

Pero, quedaba una incógnita por resolver: si en 1555 no estaba nada claro el sistema de navegación que debía aprobarse y, en 1561-1564, apareció perfectamente legislado y detallado un modelo naval que duró más de dos siglos. ¿Quién perfiló y diseñó dicho modelo? A juzgar por el memorial de 1556 que estudiaremos en las páginas siguientes, Pedro Menéndez de Avilés. Los planteamientos que él hizo fueron los que se adoptaron, con muy pocas variantes, el 16 de julio de 1561.

## **2.-¿QUIÉN ERA PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS?**

Fue uno de los grandes marinos de la España del siglo XVI, junto a otros no menos ilustres como Álvaro de Bazán “El Mozo”, Marqués de Santa Cruz, Rodrigo de Portuondo, Cristóbal de Eraso, Bernardino de Mendoza o Juan Martínez de Recalde. Vivió sólo 55 años, pero su vida fue verdaderamente intensa. Nació en Avilés (Asturias) en 1519, despertando desde muy joven su pasión por la mar. Se dice que con 14 años servía ya como grumete en un navío, luchando contra los corsarios franceses [13].

Y su precocidad fue tal que, con tan sólo 29 años, viajó al frente de una flota que partió de

Sanlúcar de Barrameda, en septiembre de 1548 [\[14\]](#). En 1554 fue nombrado capitán general de las flotas de Indias, zarpando, el 15 de octubre de 1555, al frente de una gran flota con destino a Nueva España que no regreso a Sevilla hasta septiembre del año siguiente. En ese año y en otros posteriores, como 1557, 1562, 1563 y 1570 estuvo bien al mando de la Flota de Nueva España, o bien, de la Armada de la Carrera [\[15\]](#). Concretamente, en 1562 comandó una extraordinaria flota de nada menos que 49 buques, 35 cargados en Sevilla y los restantes en Cádiz [\[16\]](#).

Pero, pese a su impresionante carrera al frente de las flotas de Indias, también tuvo tiempo para ejercer otras actividades, como la de gobernador y capitán general de Cuba y adelantado de la Florida. El 20 de marzo de 1565, siendo ya caballero de la Orden de Santiago, firmó una capitulación para el descubrimiento y colonización de La Florida. Realmente, su principal cometido era expulsar de allí a un grupo de franceses, encabezados por Jean Ribault, que se habían establecido allí de forma permanente [\[17\]](#). El asturiano, tan buen soldado como marino, tardó poco en derrotar a los franceses, fundando a continuación la villa de San Agustín. Cuentan los cronistas que no tuvo piedad con los galos, pues, degolló y ahorcó a varios centenares, incluyendo al propio Ribault. Según noticias de Cesáreo Fernández Duro, colocó un letrero en los cadáveres en los que ponía: “ahorcados, no por franceses, sino por herejes luteranos” [\[18\]](#). En 1571, volvió a colaborar en la protección de las flotas de Indias pero, en esta ocasión, desde la Florida, mandando seis galeones para escoltarlas a su paso por el peligroso mar Caribe.

Como ya hemos afirmado, este cargo de adelantado de la Florida lo compatibilizó con el de gobernador y capitán general de la isla de Cuba, al frente de la cual estuvo hasta 1573 [\[19\]](#). No obstante, como no podía estar en dos sitios a la paz, colocó tenientes suyos en la isla, dedicándose por entero a su adelantamiento de La Florida.

En 1573 fue relevado de sus cargos políticos, por lo que decidió regresar a España. En febrero de 1574 estaba a punto de partir de nuevo para las Indias, al frente de una armada, cuando Felipe II le encomendó un ambicioso proyecto. Concretamente, pretendía organizar una gran escuadra en el Cantábrico, con el objetivo de controlar la navegación en el Canal de la Mancha. El asturiano no dudó en aceptar la misión, estimando que para ello necesitaría 200 bajeles y un total de 20.000 hombres [\[20\]](#). Por desgracia, en el puerto se desató una mortífera epidemia de tabardillo que mató a cientos de personas, entre ellos al asturiano, que falleció el 17 de septiembre de 1574.

Su muerte fue lamentada profundamente por el propio Felipe II, pues, con razón siempre le estimó como gran marino y leal soldado. Su cuerpo fue trasladado a la parroquia de su localidad natal de Avilés [\[21\]](#). En su vida hizo un poco de todo, además de sus cargos políticos y navales, fue un estimado constructor de barcos y un excelente cartógrafo. Construyó un buque que él mismo llamó “el galeoncete”, que los expertos consideran el precedente fallido de las futuras fragatas.

### 3.-SU PROYECTO DE NAVEGACIÓN

Lo más interesante de su memorial era que aparecía perfectamente perfilado el sistema de flotas. Obviamente, el avilense no inventaba nada porque, como ya hemos afirmado, el sistema de navegación en convoy tenía lejanos precedentes. De hecho, hacía décadas que se estaban despachando flotas a América. Incluso, unos años antes de redactar su proyecto, se habían enviado flotas que, una vez en las Antillas, se habían dividido en dos, una con destino a Nueva España, y la otra, con dirección a Tierra Firme. Eso precisamente hizo la flota de Cosme Rodríguez Farfán, partida del puerto de Sanlúcar en enero de 1554. Y ese mismo planteamiento propone el avilense para en su proyecto.

Por tanto, Menéndez de Avilés diseña el modelo de flotas, partiendo de su propia experiencia y del conocimiento que tenía sobre el funcionamiento del sistema de convoyes en los años previos a 1556. Su gran mérito fue detallar por escrito, sistematizar, apoyar y ratificar un modelo naval que probablemente sirvió de base para legislar, pocos años después, entre 1561 y 1564, el sistema de flotas de la Carrera de Indias.

Parte de la base, de acuerdo con la mayor parte de los marinos de su época, que el único sistema viable de navegación ultramarina era el de convoyes. Y en este sentido, explicaba que el hecho de que los buques viajasen “de dos en dos y de tres en tres”, era muy perjudicial, por dos motivos: primero, porque ante tan fáciles presas siempre habría corsarios que los acometiesen. Y segundo, porque, en caso de zozobra, no habría “quien los socorriese”. Este modelo debía aplicarse de forma permanente, independientemente de que hubiese o no guerra con los galos. Hasta aquí, no observamos novedad alguna, pues ya Bernardino de Mendoza, a finales de 1548, hizo unas apreciaciones muy similares [\[22\]](#).

Lo realmente discutido en esos momentos era el número exacto de convoyes que debían zarpar anualmente: ¿habría dos, tres, seis o doce flotas anuales?. Menéndez de Avilés defendió la primera de las opciones, insistiendo en que ningún buque debía navegar fuera de la conserva. Y en esto, no debían permitirse excepciones porque “desordenaría” el tráfico. De manera que, aunque a los pocos días de partir la flota, estuviese preparado algún navío, no se debía autorizar su partida. Según dice, sabiendo todos los maestros y armadores que no se consentirían excepciones, todos estarían preparados al tiempo de salir las flotas.

En cuanto a las fechas de partida proponía dos, una a principios de abril, y la otra, a primeros de octubre. En este caso sí difería tanto de lo aprobado en 1553 –enero y septiembre- como de lo establecido en 1561 -enero y agosto-. No obstante, en la modificación legal de 1564 las fechas de partida fueron mucho más cercanas a las que él propuso, es decir, abril y agosto respectivamente. Por tanto, también los tiempos propuestos por el asturiano se aproximaron bastante a las que a la postre quedaron establecidos.

Las flotas aparecen ya denominadas como de Nueva España y Tierra Firme, con el contenido exacto que mantuvieron durante buena parte de la Edad Moderna. Menéndez de Avilés se limitó a ratificar y a consolidar dichos apelativos, pues, así se venían denominando estos convoyes, al menos desde la década de los cuarenta. Pero, tal y como quedó establecido en la ley de 1561, no habría una flota de Nueva España y otra de Tierra Firme, sino que, tanto en abril como en octubre, la flota iría junta hasta las Antillas, y a partir de allí se dividiría en dos, una con destino a Nueva España y otra, rumbo a Tierra Firme. Insta especialmente en que viajase un número suficiente de oficiales para permitir el desdoble de la flota. Incluso, detalla minuciosamente toda la oficialía: “ocho gentiles hombres y seis alabarderos y cuatro trompetas, un alférez, un sargento, un alguacil real, un clérigo, un cirujano, un pífano y un atambor que es todo veinticinco personas”. Curiosamente, destaca especialmente la importancia del atambor y del pífano, “porque las trompetas –decía- excusan mucha pólvora”.

El mando supremo de la armada lo ostentaría el capitán general que viajaría en la capitana y gozaría de amplísimos poderes. Entre sus obligaciones figuraba, la visita de las naves de la flota antes de su partida, junto al escribano, verificando “las fuerzas y reparo y aparejos, gente y artillería y municiones que ha menester para el viaje”. Su nombramiento no debía ser sólo por un viaje sino “por el tiempo que Su Majestad fuere servido” para que, una vez regresada la flota, continuase teniendo poderes en tierra. Según el asturiano, hasta ese momento había ocurrido que los maestros, a sabiendas de que al regreso de la flota ya no tenía poder el capitán general, actuaban de forma “atrevida” y “desvergonzada”. Y finalmente pide que, en caso de proceso contra el capitán general, no tuviesen competencias los jueces de la Casa de la Contratación. Estos últimos se debían limitar a informar al Consejo de Indias para que éste instruyese y fallase el caso. De esta forma, se pretendía evitar las diferencias entre funcionarios de la Casa, cónsules, armadores y maestros sevillanos.

El segundo de a bordo sería el Almirante, que viajaría en otro navío -la almiranta- y que, una vez dividida la flota, se pondría al frente de una de ellas hasta su reunificación de nuevo en La Habana para emprender el viaje de regreso.

Como se suponía que los navíos irían bien armados y pertrechados, en tiempos de paz no haría falta armada de custodia. Sin embargo, en caso de guerra, sí que estimaba necesario que, junto a la flota, viajase una pequeña escuadra ofensiva. Sin citarla, se estaba refiriendo a la célebre Armada de la Guarda de la Carrera que tanto protagonismo tuvo en la protección de los convoyes y que el mismo Meléndez de Avilés capitaneó en 1556, 1557 y 1570 [\[231\]](#).

Por lo demás, aborda la problemática de los navíos utilizados en la navegación ultramarina. Para cubrir las rutas indianas hacían falta “los mejores navíos que navegan por la mar”. Sin embargo, ocurría lo contrario, pues, como por las largas esperas muchos se perdían en los puertos indianos, los maestros fletaban los más viejos y maltrechos que encontraban. Tampoco en esta

ocasión era nuevo el problema. De hecho, ya en las ordenanzas de navegación de 1534 se afirmó que los buques que se vendían en Sevilla eran **viejos** "porque hay grandes compradores y grandes precios y no se ven los daños que llevan" [24]. También Bernardino de Mendoza se hizo eco del problema en 1548, al afirmar que los navíos que iban a las Indias eran "flacos y mal acondicionados" [25]. Fuese, por la gran demanda de buques o por el temor a perderlos, lo cierto es que se solían aprestar navíos que no reunían las más idóneas condiciones para la navegación transoceánica. El asturiano tenía claro que para remediarlo se debía prohibir la visita de navíos que llevasen más de tres años en la carrera de Indias o que superasen las 400 toneladas porque "son peligrosos para el río, por haber en él muchos bancos". El problema no se solucionó porque la crisis de los astilleros españoles adquirió tal magnitud en la Edad Moderna que, durante décadas, hubo que fletar los buques disponibles, sin mirar demasiado ni su estado, ni su arqueo.

Pero, no sólo denunció la antigüedad de los buques sino los fraudes que por codicia cometían los maestros y armadores. Según él, los maestros solían hacer reformas en los cascos para que cupiesen más mercancías, acrecentando su capacidad hasta en "un tercio". Pero ello se hacía en grave detrimento de la estabilidad, la seguridad y la capacidad de maniobra de los bajeles. Como afirma el avilense, estos se volvían mucho más lentos –tardaban un mes más en la travesía-, la artillería quedaba inutilizada y eran "muy malos marineros al tiempo de la tormenta". El problema, no se solucionó, perdurando esta lacra durante décadas, acaso durante siglos. De hecho, doce años después, Juan Melgarejo volvió a insistir en el engaño que solían practicar los maestros, quienes "por codicia de llevar más toneladas de mercancías y hacerlas de más porte que ellas son *les hacen obras de carpintería* y las alzan y hacen cubiertas y puentes y toldos, y otras obras muy dañosas, apartándose de su compás queriendo hacer sobre navíos pequeños gran volumen de que las naos vienen a ser tormentosas y no marineras" [26].

Pero había otro fraude también relacionado con los barcos: los seguros. Según el avilense muchos maestros y armadores aseguraban sus barcos de tal forma que no les importaba su pérdida. Reivindicaba que se dejasen de asegurar los navíos y de esta forma para "salvar sus haciendas" los maestros se encargarían de aprestar navíos capaces de "sufrir toda tormenta y con buenos marineros y buena artillería". Y profetizaba que si se ordenase así en veinte años los españoles serían en el mar "los mejores guerreros del mundo" y los corsarios quedarían disuadidos de venir a robar a nuestros mares.

También, analizó el problema de la marinería, destapando el dolo que había en su contratación. No sólo era importante contar con buenos pilotos, sobre los que recaía la máxima responsabilidad en la protección de la navegación, sino también con marineros suficientes y competentes que permitieran gobernar los barcos. Meléndez de Avilés denunciaba que una buena parte de ellos eran extranjeros, pues, los maestros y pilotos afirmaban no encontrar suficientes

españoles. Además, su número era insuficiente, pues los maestros y pilotos hacían pasar pasajeros por marineros, embolsándose cuantiosas sumas de dinero. Según él, los navíos no sólo iban sobrecargados sino deficiente e insuficientemente tripulados. Con respecto a lo primero pide que se busque siempre a marineros españoles, y que, si no los hubiere, se incluyan a soldados, pues, llegados el caso de presentar combate “vale un español de estos por dos extranjeros y por tres”. Para el asturiano no había mejor defensa contra las tormentas y los franceses que los tripulantes fuesen “naturales de honra y de hecho”, a ser posible “hijosdalgos”. Con respecto al fraude de hacer pasar pasajeros por marineros pide que se actúe con mano dura, confiscándole sus bienes, y desterrándolos a galeras a perpetuidad.

Pero, el asunto era más complejo de lo que parecía, primero, porque el cargo de marinero estaba muy mal retribuido, y segundo, porque no había candidatos suficientes para abastecer a todos los buques de la carrera de Indias. De hecho en el memorial para la reformación de la Carrera de Indias, redactado por Juan Melgarejo en 1568 se volvió a repetir este mismo problema, prácticamente en los mismos términos [\[271\]](#). Por ello, fue frecuente, al menos a lo largo del siglo XVI, la utilización de marineros extranjeros que no siempre estaban bien preparados, por lo que se decía de ellos, utilizando una expresión de la época, que no sabían "marinear los barcos". Así, encontramos desde grumetes y pajes negros, por falta de españoles, así como numerosos portugueses. Estos últimos, al menos tenían fama de ser experimentados marineros.

Finalmente, planteó la contrariedad de los portugueses que comerciaban libremente con las Indias. No olvidemos la alianza existente entre ambas Coronas a lo largo del siglo XVI. De hecho, a lo largo del siglo XVI, los puertos de Portugal sirvieron de refugio permanente a los navíos de la Carrera de Indias y, muy especialmente, a los que venían de regreso a la Península repletos de metal precioso. Las Azores se convirtieron en una escala prácticamente obligada para las flotas de Indias. Y curiosamente, Menéndez de Avilés no denunciaba tanto el fraude económico que esto significaba para las arcas reales como su gran perjuicio para la seguridad de la navegación. Según afirma, al ir los navíos lusos fuera de la conserva eran fácil presa para los corsarios. De esta forma, eran muchos los bandidos que se animaban a proseguir sus ataques a los navíos de la Carrera de Indias.

#### **4.-CONCLUSIÓN**

Este memorial de Pedro Menéndez de Avilés se inscribe dentro de esos años, previos al sistema de flotas, donde se debatió extensamente el modelo naval. El documento, conservado en los repositorios del Archivo General de Simancas, tiene un interés excepcional. Ayuda a conocer más detalladamente toda la problemática de la navegación en los años previos a la implantación legal del modelo de flotas.

Pero, no hubiera pasado de ser un memorial más si no hubiera sido porque en él se encuentra

perfectamente perfilado y desmenuzado el sistema que, “mutatis mutandis”, se estableció oficialmente a partir de 1561. Como hemos visto a lo largo de estas páginas, hasta 1555 los modelos propuestos se alejaban bastante del implantado oficialmente en la década de los sesenta. Por ello, cabe deducir que este informe sirvió para diseñar el modelo naval implantado en 1561, o al menos, influyó considerablemente.

A nuestro juicio, Menéndez de Avilés puede considerarse el verdadero creador del sistema de dos flotas anuales regulado entre 1561 y 1564. Y ello, pese a las reformas posteriores introducidas en 1564 por sugerencia del Consulado, de la Casa de la Contratación y de un grupo de maestros y pilotos, encabezados por el capitán y maestre Juan Rodríguez de Noriega.

Esta nueva aportación a la vida y obra de Pedro Menéndez de Avilés puede servir para situarlo, de una vez por todas, entre los grandes hombres de mar de la España del siglo XVI.

## **APÉNDICE I:**

Memorial sobre la navegación de las Indias, hecho por Pedro Menéndez de Avilés [\[28\]](#) que fue por capitán general a la Nueva España y vino de ella, año de 1556.

“Lo que parece al capitán Pero Menéndez que Su Majestad debe mandar proveer para que en la navegación de las Indias anden los navíos con más seguridad de lo que ha mandado hasta aquí y para que vayan y vengán con más brevedad es lo siguiente:

En la navegación de las Indias, por ser larga y trabajosa, hay necesidad de los mejores navíos que navegan por la mar y es al contrario porque navegan los más malos que hay en España por causa que todos los navíos que hacen en España, por la mayor parte, primero que se vayan a vender a Sevilla navegan por levante y poniente, los envían a vender a Sevilla navegan por levante y poniente y, cuando sus dueños entienden que están cascados y trabajados y de poco provecho, los envían a vender a Sevilla. Y allí los compran para la carrera de las Indias porque como en las Indias, por la mayor parte, dan con las naos al través por lo mucho que allá se detienen que hacen mucha costa con ellas y porque las pasa la broma (sic). Y en Sevilla, dan poco más por la nao nueva que por la vieja que hacen cuenta que pues la han de echar al través que poco les importa que sea vieja o nueva. Y por esta causa ordinariamente los que hacen navíos se aprovechan de ellos en levante y poniente antes que los lleven a vender a Sevilla y, como dicho tengo, cuando van es cuando sienten que están de poco provecho.

Ítem, por la mayor parte, los que compran estos navíos en Sevilla los sacan de sus cimientos como saben que en llegando a las Indias los han de echar al través y edificar sobre ellos muchas obras, haciéndolos mayores que por lo poco los acrecientan el tercio mayores de lo que eran. Y así les habían de acrecentar las velas para que navegasen más y, entonces, por haberlos sacado de sus cimientos, no lo sufre la quilla y costado y no pueden mantener las velas que primero tenían cuando

eran de menos porte. Y de esto procede ser navíos muy zorreros en la mar, que lo que solían navegar en dos meses antes que los acrecentasen tardan más de tres y son muy malos marineros al tiempo de la tormenta y no pueden sustentar el artillería ni se guardan de ella porque penden a la banda por las muchas obras que arriba tienen y el poco cimientto de abajo. Y en el río de Sevilla la ponen dentro del navío por su orden para cuando los visitan y, en saliendo a la mar, luego la quitan donde está que es el lugar donde habían de servir y la echan debajo de cubierta donde no pueden aprovecharse de ella al tiempo que es necesario. Y quitan las jarcias y pavesadas que dan pendor (sic) y quedan desarmadas que cualquier navío los puede ofender y esto les es necesario hacer porque, como están sacados de su proporción, no pueden sufrir arriba tanta carga.

Ítem, que los marineros que en estos navíos navegan, por la mayor parte, son extranjeros y los más de ellos pasajeros que como las dichas personas quieren pasar a Indias aunque sean de las prohibidas o malhechores que andan ausentados por deudas o delitos, así de España como de todo levante y poniente, ocurren a la ciudad de Sevilla. Y los que no son marineros, se concertan con los maestros de las naos que los reciban a marineros, o lombarderos, o grumetes, o pajes y, según la edad (y) talla que tienen, así los nombran en los oficios y los llevan. Y con estos hinchen la copia que les manda el visitador que si a una nao mandan llevar sesenta personas y la mitad de ellos entienden el oficio, la otra mitad son de los que tengo dicho. Y, salidos a la mar, donde son menester, al tiempo de una tormenta, no hay marineros que sepan navegar y por ser las naos ruines y los marineros pocos se pierden muchos navíos. Y la causa de esto es la codicia de los maestros que, como estos que van en nombre de marineros no llevan soldada, pagan cada uno de estos que van en nombre de marineros al maestro un tanto porque los dejen allá. Y también, muchos de los marineros que habían de llevar soldadas, las dejan a los maestros porque los dejen en las Indias y así procuran en la ciudad de Sevilla los maestros y dueños de naos de llevarlos para dar con ellas allá al través. Y muchas veces acontece, aunque la nao sea nueva y esté buena para volver a España, le es a su dueño más ganancia dar con ella al través que no traerla a España, por causa que si hubiese de buscar marineros para la traer le costaría más que ella vale y los que las traen. Y dejaron allá los marineros que llevaron de Sevilla y tomaron en las Indias otras para traer sus naos seguras vienen que en la contratación les pedirán cuenta de los marineros que llevara porque nunca se les pide y es causa que se quedan cada año y de cada navío más de la mitad y aun los dos tercios y de las naos quedan allá al través todas. Y por se permitir esto la más parte de la gente de Indias son extranjeros y los que son naturales son de los prohibidos que han ido como dicho tengo. Y los unos y los otros, o los más de ellos, son gente abatida y de poca honra y mala vida y, como los más, no sean españoles, no tienen el celo del servicio de su Majestad que deberían tener. Y así, en la flota de que el año pasado yo fui por capitán general, de las tres partes de gente que fueron en las naos merchantes no volvió la una, según constara por la visita que se les hizo al partir de Sanlúcar y la que se les hizo al tiempo que vinieron, que consta por las dichas visitas haber quedado de las dichas naos merchantes que fueron en mi compañía dos mil y tantas personas y de la gente que tengo dicho.

Ítem, los marineros que van para ir y volver en las dichas naos merchantes ganan de soldada las dos tercias partes más que solían ganar y la causa es que, si una nao mandan llevar sesenta marineros el maestro no lleva más de treinta, porque los treinta son pasajeros aunque van en nombre de marineros. Y reparten entre si, los treinta, todas las soldadas que habían de llevar los sesenta y el maestro goza los cohechos que los treinta pasajeros que van en nombre de marineros le dan. Y, aunque hallen la copia de marineros conforme se los manden llevar en la visita, huelgan de no los tomar y los que son marineros huelgan de ser pocos en una nao y que hincha el maestro la copia de pasajeros en nombre de marineros por ganar grandes soldadas.

Ítem, que en visitar las naos (una) segunda vez en Sevilla es causa de mucha dilación porque cargan allí y después descargadas van las a visitar si tienen aquellas cosas que les mandaron en la visita primera, lo cual toman de otros navíos por entero y hacen demostración de ello. Y de gente natural, como les fue mandado en la dicha visita primera y asíéntase esta visita según da por buena, y vuélvese (sic) a descargar la nao de las mercaderías, artillería y municiones porque es forzado que se haga para pasar los malos pasos del río. Y acontece tardar una nao en pasarlos un mes y lo

ordinario es quince o veinte días, y otros quince que tarda en descargarse. Y, después, otros tantos en se volver a cargar. Y todo este tiempo están las mercaderías cargadas en barcos y se mojan y dañan y hurtan. Y, como los maestros tienen dado conocimientos de cómo recibieron las dichas mercaderías bien acondicionadas, pagan todo lo que se pierde de esta manera de los fletes de sus naos, al precio que valieron las otras mercaderías y es causa que los fletes andan tan caros. Y así, esta visita segunda no aprovecha, antes daña mucho por las razones que tengo dichas y otras muchas que habría que decir y no hay para que la hacer hasta que quieran partir de Sanlúcar.

Ítem, que de ir los navíos solos, de dos en dos y de tres en tres, se recibirá gran daño y darse ha ocasión para que, aunque haya paces, haya muchos corsarios que sabiendo que van y vienen los navíos a las Indias sin orden se codiciarán de salir al corso. Y por ir a guardar a los dichos navíos que van y vienen a las Indias, hallarán los navíos que navegan en la costa de España y harán muchas presas en ellos y, por (ha)cer paces y no ser descubiertos, tomarán las mercaderías y hacienda que llevaren y echarán los navíos con la gente al fondo como lo suelen hacer. Y, también, aunque salgan tres y cuatro navíos juntos, en saliendo la barra de Sanlúcar, cada uno va por su cabo, sin aguardar al otro y, si le acontece algún peligro de hacer agua u otra cosa, no hay quien los socorra. Y, si topan con algún corsario, luego es tomado y, por la mayor parte, los maestros de estos navíos no son señores de ellos, son maestros postizos, gente de poca manera y honra y así se dejan estar en los puertos donde llegan descuidados y con vicios, como las naos no son suyas, ni les va interés. Y en el despacharse del puerto para venirse en España, no tienen el cuidado que conviene y, por esta dilación, la broma destruye las naos y las corrompe y cuando vienen para España se pierden muchas y aun se sospecha que los maestros que las traen a cargo se les da poco y, como les va poco interés y ellos son de mala vida y fama, sospechase que ayudan a hurtar parte de lo que se escapa.

Ítem, hay ordenanzas que las naos que vienen de Indias suban con todo el oro y plata (y) perlas que traen a la ciudad de Sevilla, para que allí sean visitadas por los jueces de la Casa de la Contratación. Y, cuando aquella ordenanza se hizo, navegaban navíos de ciento y cincuenta toneles y de a doscientos y ahora navegan navíos de cuatrocientos y quinientos y pescan mucha agua y corren mucho peligro sobre el río porque como son de pequeños cimientos y muy alterosos, en tocando, luego trastornan poniendo las gavias al agua.

Ítem, era menester para que las naos naveguen en tiempo de invierno y vayan y vengan con más orden y seguridad que hasta aquí vayan cada año de Sevilla dos flotas a las Indias, la una, que salga a primero de abril, y la otra, a primero de octubre, yendo visitadas todas las naos conforme a las ordenanzas de la contratación de Sevilla. Habiendo paz no han menester armada sino que, en cada flota, vaya un general que la gobierne y que ejecute las ordenanzas de la visita y cosas tocantes a la navegación, dándole alguna autoridad para representar su oficio. El remedio que me parece se debe tener en esto es lo siguiente:

El que fuere capitán general de la flota ha de visitar en Sevilla, por su persona y por ante el escribano, todas las naos que hubieren de cargar para las Indias para ver las fuerzas y reparo y aparejos, gente y artillería y municiones que ha menester para el viaje. Y que no pueda hacer edificios ningunos en la dicha nao, más de aquellos que le fueren señalados, so pena de perder la nao y fletes. Y que, así visitada, pueda cargar en cualquier parte de la ría de Sevilla que quisiere porque la nao pequeña que pudiere bajar con la carga la tomara en la dicha ciudad de Sevilla y la nao que fuere grande y pescare mucha agua pasará los malos pasos sin carga y, después de pasados, llevaranle la carga en barcos y, de esta manera, se aprestarán las naos con harta más brevedad y seguridad y no se mojarán, ni maltratarán las mercaderías como hacen, cargándolas en la ciudad de Sevilla, y después volverlas a descargar y tenerlas dos meses cargadas en el barco.

Ítem, se podrá mandar que, pasados tres años que serán gastados los navíos que ahora navegan en la carrera de las Indias, que no puedan visitar ningún navío para cargar para Indias, habiendo navegado en levante o poniente de dos años arriba. Y esto se cuente desde el día que se botare hasta el día que fuere su dueño a pedir visita. Y, sobre ellos, no puedan hacer edificios más de los que traen sino fuere alguna cosa que forzosamente se vea que es necesario y provechoso para

fortificación y seguridad de la dicha nao y mercaderías. Y, dentro de estos dichos tres años, digo se acabaran los dichos navíos que ahora navegan en la carrera de las Indias y entenderán todos esta ordenanza y procurarán de hacer navíos a posta para la navegación, que será causa que se navegará con harta más seguridad y brevedad que hasta aquí y podrán sufrir harta más tormenta y la artillería que les echaren y jarcia y pavesaduras para defensa de los enemigos.

Ítem, ha de mandar que, pasados los dichos tres años, no se pueda visitar para la carrera de las Indias navío que pasé de cuatrocientas toneladas porque estos, como no edificuen sobre ellos, no pescarán mucho agua y, siendo mayores, son peligrosos para el río por haber en él muchos bancos y no pueden salir la barra de Sanlúcar sino con aguas vivas y, muchas veces, cuando las hay, falta el tiempo y, otras veces, cuando hay tiempo, son aguas muchas y no pueden salir por los navíos pescar mucha agua que es causa principal que los navíos se detengan mucho en Sanlúcar de que se recibe gran daño. Y para los puertos que hay en Indias y para la navegación de ida y vuelta del porte de cuatrocientos toneles como no sean mayores podrán salir la barra de Sanlúcar en todas aguas muertas.

Ítem, que al tiempo de la visita no pueda llevar ningún maestre marinero que no sea examinado por el capitán general para que no haya el fraude y engaño que hasta aquí. Y que el capitán general no consienta ir ningún marinero extranjero en la flota, poniendo pena al maestre que ha de ser privado del oficio y desterrado a galeras por diez años o perpetuamente no lleve ningún extranjero por marinero ni pasajero sin licencia, ni en nombre de marinero. Y al marinero notificarle que, so pena de ser desterrado a galeras perpetuamente y perdimiento de sus bienes, no se quede en las Indias y que se vuelva en la nao que fuere y los que fueren en naos que hubieren de dar al través entiendan que van con condición que han de volver en los primeros navíos que volvieran a España.

Ítem, cuando se quejaren los maestros de las naos que no pueden hallar los marineros que les echaron en la visita es cierto que los hallarán y, cuando les faltare alguno, hallaran muy buenos soldados españoles que han navegado en la carrera de las Indias tres o cuatro viajes que están medio diestros. Y, para el tiempo de pelear, vale un español de estos por dos extranjeros y por tres. Y cuando viere el maestre que, faltándole marineros, el capitán general le ha de mandar llevar sobrados españoles en lugar de los que le faltan tendrá todo cuidado de los buscar y con esta orden en breve tiempo habrá muchos marineros naturales en la navegación de las Indias y muchos marineros portugueses se vendrán con sus mujeres e hijos a vivir a Sevilla y al Condado y a Cádiz y a otras partes de estos reinos. Y, con esta orden, no se quedarán tantas naos en las Indias y habrá muchos marineros que las traigan que, como vean los dueños de ellas que tienen marineros que les traigan sus naos a España sin dineros, no las querrán dejar y los fletes bajarán y, si esto no se remediase, según las naos que dejan cada año en las Indias en poco tiempo no habrá madera en España para hacer naos y se quitará que no naveguen en las Indias extranjeros, ni pasen a ella tanta gente ruin, de mala vida, como hasta aquí han pasado en las naos merchantes.

Ítem, se debe mandar que todo el oro, plata (y) perlas que vinieren de las Indias que, como la nao que la trajere, llegada que sea, a las Forzadas, que está (a) siete leguas de Sevilla, pueda el maestre descargarlo en un barco e irse con ello a la ciudad de Sevilla (y) así entregarlo a los oficiales, porque van en un día o en una noche y en menos tiempo. Y harto más aparejo tiene el maestre de hacer lo que quisiere, yendo en la nao, que llevarlo por esta orden y las dichas naos podrán ser visitadas por la orden acostumbrada cuando llegan a Sevilla, estando presente el capitán general, para que vean la visita que se les dio al partir y vean lo que se les toma. Y, a los que no lo hubieren cumplido, ejecute el capitán general en ellos la pena en que hubieren caído, tocante a la visita y navegación, y las demás, las castiguen los jueces como tienen de costumbre.

Ítem, que para mediado marzo se ha de mandar a los jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla que tengan dados los registros a los maestros que han de partir con la flota que ha de salir a primero de abril y que, el capitán general, visite las dichas naos de la flota si van como conviene, pues, las ha de llevar a su cargo. Y verá si tiene las cosas necesarias que les fue echado por la visita

y, al que no la tuviere, ponerles pena que las lleve o, en defecto de no las tener, dejarle en el puerto y por la mar, allegado al primer puerto ver si han cumplido lo que les fue mandado por la visita y, al que hubiese caído en la pena, ejecutadle.

Ítem, el que fuere capitán general no ha de ser prohibido por un viaje sino que diga la cédula por el tiempo que Su Majestad fuere servido para que los maestros le tengan más temor y amor y respeto porque, como dicen que es por un viaje, será ocasión que sean atrevidos y desvergonzados y para que no se aparten de la capitana, que lo suelen hacer muy desvergonzadamente con ver que, llegados a Sevilla, no es parte para los castigar van se por donde quieren. Para esto, el que fuere capitán general por el tiempo que Su Majestad fuese servido, ha de tener en la tierra el mismo poder que tuvo en la mar, para castigar la gente de mar que fue y vino en la flota por el delito que hizo en la mar. Y han de ser ejecutadas las ordenanzas tocantes a la navegación que consta orden, ellos tendrán el amor y temor necesario para que no se aparten y anden como conviene.

Y en los jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla no han de ser jueces del capitán general sino fuere para, con acuerdo del prior y cónsules, (que) hagan la instrucción de lo que el dicho capitán general ha de hacer en el viaje. Y lo han de enviar a Su Majestad para que lo mande y firme porque será causa que las justicias de las Indias den más favor y ayuda para que las naos se descarguen con más presteza y brevedad porque, en ir firmadas de los jueces, las dichas instrucciones no estiman ni favorecen las justicias que están en los puertos de las Indias a los dichos generales para que con brevedad despachen sus flotas ni los maestros tienen tanto respeto a su general como debían tener. Y, si los dichos jueces de la Casa de la Contratación son informados que el capitán general que fuere con la dicha flota hace lo que no debe en alguna cosa, así en la visita principal de las naos o como la que hace en Sanlúcar o en el dicho viaje a la ida o a la venida, o disimulación de algún maestro o piloto no ejecutando las ordenanzas que, en tal caso, pueden hacer información y enviarla al Real Consejo de Indias para que, si el capitán general hiciere lo que no debe, Su Majestad le mande castigar.

Ítem, todas las veces que viniere el tiempo que las flotas han de partir que es, como tengo dicho, la una, a primero de abril y la otra, a primero de octubre, como el general quiera salir podrá ser ciertamente para entonces, habiendo tiempo, y los navíos podrán salir de todas aguas muertas que como él se embarque en la nao que le pareciere con su persona y criados, y su almirante en otra, y se saliere la barra de Sanlúcar, mandando a los navíos que tuvieren los registros sigan la bandera, no hay más para que esperar y al que no estuviere preso está cierto que de ahí a seis meses no habrá flota. Y éste tal que se quedare, aunque de ahí a quince días esté presto para poder partir, en ninguna manera se le ha de dar licencia para poder ir solo, sino que espere la primera flota que saliere que si se abre la puerta para uno todos pretenderán lo mismo y es hacer mucho daño a los mercaderes y desordenar las flotas. Y esto se debe guardar mucho para que entiendan todos que han de estar prestos para el día señalado que la flota hubiere de salir y, el que no lo estuviere, que ha de aguardar la flota venidera. Que como todos vean que esto se ejecuta y guarda, todos se aparejarán para ir con sus flotas en conserva y dudo que por su voluntad se aparte ningún maestro, ni piloto de la capitana, entendiendo que, venidos a Sevilla, su gente les pueda castigar como en la mar. Y, este temor, les hará no ser desvergonzados como hasta aquí y tener todo temor y amor a su general.

Ítem, el que fuere capitán general ha de llevar, para traer la autoridad que el oficio requiere y para poder ejecutar la ejecución (sic) de la justicia, los oficiales siguientes: ocho gentiles hombres y seis alabarderos y cuatro trompetas, un alférez, un sargento, un alguacil real, un clérigo, un cirujano, un pífano y un atambor, que es todo veinticinco personas. Y, el almirante, ha de llevar hasta doce para que, al tiempo que se apartare la flota de Nueva España o de la Tierra Firme, se quede alguna autoridad para que le tengan el respeto necesario, porque el cirujano y el clérigo sirven a toda el armada y el alguacil real no se puede ejecutar justicia sin él, y el alférez y sargento, de estar en ausencia de el general, ordinariamente en los navíos el atambor y pífano no se puede excusar y las trompetas excusan mucha pólvora. Y los gentiles hombres, son para que muchas hay pasiones entre maestros y pilotos en los navíos, sea uno de estos por capitán. Y, los alabarderos son para guardar la persona del que fuere general y, cualquiera nao de las que estuvieren cargadas, holgará de llevar al

dicho capitán general con sus oficiales dentro de ella, sin que le paguen ningún sueldo. Y, con esta orden, me parece se navegará en la carrera de las Indias con más seguridad y brevedad y la hacienda de Su Majestad y particulares será más aprovechada e irá (a) hibernar más segura. Y de todo esto, si se provee, recibirán gran merced y contentamiento todos los que navegan y tratan en la Carrera de las Indias que no habrá ninguno que lo contradiga y el prior y cónsules desean que se haga.

Ítem, de Portugal van muchas carabelas y navíos a las Indias y cargan las mercaderías de las que les parece que pueden haber más interés y van se a las islas de Canarias y toman algunos vinos y hacen sus registros y van se camino de las islas de Santo Domingo o de Puerto Rico o de Cuba. Estos navíos llevan todos los marineros extranjeros y pasajeros por marineros y van sin visitarles los navíos y no llevan ningún artillería, ni defensa para con el enemigo. Y, así, cualquier francés que ande en las Indias los toman, como no hallan en ellos ninguna defensa y vuelven estos navíos cargados de azúcares y cueros a Portugal y a Sevilla y Cádiz y, por el ocasión que estos dan a que los enemigos los puedan tomar, por no traer armas defensivas ni ofensivas, de codicia los franceses (han) de ir a las Indias a robar porque están ciertos harán presas y, cuando las mercaderías en estas dichas islas no tienen buen valor, los cargan en otros navíos que andan al trato, haciendo allí su registro para Tierra Firme u Honduras o Nueva España a las partes que les parece valen más y tienen sus compañías secretas. Y, lo procedido de todo esto, envían a las islas de las Azores y a Portugal y a mercaderes de Sevilla y, por esta orden, entra en Portugal cada año mucha hacienda. Y alguna vez, el maestre que trae este dinero a cargo, arriba a las Azores o a Portugal, fingiendo que el tiempo fue la causa. Y van y vienen a las Indias cuando quieren, sin aguardar flota, lo que no hacen ni podrán los de Sevilla. El remedio que en esto me parece se debe tener es lo siguiente:

Ítem, que por el bien de las islas de Santo Domingo y Puerto Rico y Cuba y por el de las islas de Canarias, puedan cargar todas las mercaderías que en ellas hay para las dichas islas y que de una para otras pudiesen tratarse y contratarse estas dichas mercaderías, gastándose y consumiéndose en las dichas islas, so pena que el que las sacare de las dichas islas de Santo Domingo o Puerto Rico o Cuba para Tierra Firme o Nueva España u otras partes las tengan perdidas con el valor del cuatro tanto. Y, de esta manera, serán (a)bastecidas las dichas islas de bastimentos baratos y se poblarán de más gente y los vecinos que en ellas viviesen tendrán harto más contentos. Digo los comunes, porque los ricos son los que las compran y las envían a vender a las partes de Tierra Firme o Nueva España u Honduras que tienen más valor. Y, si esto no se remedia de esta manera, aunque vayan muchas mercaderías a las dichas islas no por eso dejarán de valer muy caras por la saca que suelen tener.

Ítem, todos los navío que hubieren de cargar en las islas de Canarias para las Indias han de ser visitados en la ciudad de Sevilla, conforme a las ordenanzas de la Casa de la Contratación y que el maestre dé fianzas en la ciudad de Sevilla que no partirá de las islas de Canarias sin cumplir la visita que el capitán general le diere en la ciudad de Sevilla y que en la ida y vuelta cumplirá las ordenanzas de la dicha Casa y que, volviendo a España, aunque arribe a Portugal, vendrá con el registro a la ciudad de Sevilla para que, cuando éste no cumpliere lo susodicho, ejecuten en su fiador. Y que todos los otros navíos que navegaran en la Carrera de las Indias, no habiendo cargado en Cádiz, y habiendo cargado en otra cualquier parte, puedan ser tomadas y perdidas las mercaderías y prender sus personas y echarlos a galeras perpetuamente y esto me parece se debe remediar porque hay grande desolución (sic) en ello. Y a las islas de Canarias y Santo Domingo y Puerto Rico y Cubas (sic) será hacerlas gran merced y que, las justicias de las Indias o el que fuere capitán general de la flota o cualquier de ellos, pueda ejecutar la ordenanza que se les pusiere.

Ítem, me parece que el remedio más acertado que se puede tener para que los navíos anden en toda España muy en orden y seguros de franceses y tormentas, que navegasen hombres naturales de honra y de hecho y muchos hijosdalgo. Que debería Su Majestad mandar que, en todos sus reinos, no se pudiese asegurar ningún navío de tormenta, ni franceses y otro ningún peligro y que las mercaderías las pudiesen (a)segurar sus dueños de todos peligros si no fuese de corsarios para que el mercader trabajase de buscar navío bien armado y con gente de hecho. Y el maestre procurara de entrar en la mar con navíos para sufrir toda tormenta y con buenos marineros y buena artillería y

municiones pues esto les ha de valer para salvar sus haciendas. Y, si esto se mandase, antes de veinte años que hubiese paces, que hubiese guerras, sería la nación española por la mar los mejores guerreros del mundo y los franceses y otras naciones tendrán hartos que hacer en andar seguro, navegando en sus tierras, sin venir a robar en las ajenas”.

(AGS, Consejo de Castilla 46, doc. 38).

---

- [1] MEDINA, P. DE: *Regimiento de navegación*. Instituto de España, Madrid, 1964, p. 123.
- [2] 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. Más detalles sobre estas primeras navegaciones en convoy puede verse en MIRA CABALLOS, E.: “La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones”, *Revista de Historia Naval*, N. 62, Madrid, 1998, pp. 68-72.
- [3] HARING, C. H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Fondo de Cultura Económica, México, 1979, p. 251.
- [4] Cit. en GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Algaida, Sevilla, 1992, pp. 89-90.
- [5] HARING: *Ob. Cit.*, p. 253.
- [6] Sobre estos proyectos de Álvaro de Bazán puede verse mi trabajo: “Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán”, *Iberoamericana* N. 7, Berlín, 2002, pp. 39-57.
- [7] Más detalles sobre este proyecto pueden verse en mi trabajo: “Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)”, *Revista de Historia Naval*, N. 81, Madrid, 2003, pp. 7.20.
- [8] Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, Valladolid, 14 de enero de 1555. AGI, Indiferente General 2673.
- [9] SCHÄFER, E.: *El Consejo Real y Supremo de las Indias*. Junta de Castilla y León, Salamanca, 2003, T. II, p. 323.
- [10] El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, T. 14, fols. 35v-37v. Ha sido analizado en multitud de obras. Véase, por ejemplo, VEITIA LINAJE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1981, T. II, p. 2 y GARCÍA-BAQUERO: *Ob. Cit.*, p. 90.
- [11] Real Cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564. ENCINAS, D.: *Cedulario indiano*. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1945, T. IV, pp. 127-130.
- [12] Existe un primer documento fechado el 19 de enero de 1564 en que se piden dichos cambios, entre ellos que una de las flotas viaje a Nueva España y, la otra, a Tierra Firme. Posteriormente, en febrero de 1564, un grupo de maestros y pilotos, encabezados por Juan Rodríguez Noriega, redactaron un segundo y definitivo memorial. Éste aparecía con el siguiente titular: “Juan Rodríguez Noriega, maestre y capitán de seis navíos por si y en nombre de los demás maestros y pilotos de la carrera y navegación de las Indias, parece ante vuestra Alteza y besa vuestras reales manos y hace presentación de este memorial, hecho con acuerdo de los dichos maestros y pilotos, estando en su congregación y cabildo”. El original se conserva en AGI, Indiferente General 2005. Cit en SCHÄFER: *Ob. Cit.*, T. II, pp. 324-325.
- [13] GONZÁLEZ OCHOA, J. M.: *Quién es quién en la América del Descubrimiento*, Editorial Acento, Madrid, 2003, p. 246.
- [14] CHAUNU, H. y CHAUNU, P.: *Séville el l'Atlantique (1504-1650)*, T. II. Librairie Armand Colin, París, 1955-56, p. 418.
- [15] FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1972, T. I y II.
- [16] HARING: *Ob. Cit.*, p. 264.
- [17] VAS MINGO, M. del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986, pp. 405-412.
- [18] FERNÁNDEZ DURO: *Ob. Cit.*, T. II, p. 212.

[19] SHÄFER: *Ob. Cit.*, T. II, p. 460.

[20] CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las Armadas de Felipe II*, Editorial San Martín, Madrid, 1988, p. 247. Noticias sobre esta armada pueden verse en una Carta del Conde de Monteagudo a Felipe II, fechada en Viena el 10 de mayo de 1574. Véase *Documentos Inéditos para la Historia de España*, T. CXI, p. 407.

[21] Allí se puede leer su epitafio que dice así: “Aquí yace sepultado el muy ilustre caballero Pedro Menéndez de Avilés, natural de esta villa, adelantado de las provincias de La Florida, Comendador de Santa Cruz de la Zarza de la Orden de Santiago y capitán general del mar océano y de la armada católica que el señor Felipe II juntó en Santander contra Inglaterra en el año de 1574, donde falleció a los 17 de septiembre del dicho año, siendo de edad de 55 años”. FERNÁNDEZ DURO: *Ob. Cit.*, T. II, p. 291. He actualizado las grafías.

[22] MIRA CABALLOS: *Hacia la configuración del sistema de flotas...*, p. 14.

[23] MIRA CABALLOS: *Las armadas Imperiales...*, p. 139.

[24] Ordenanzas de navegación, Palencia, 28 de septiembre de 1534. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, fols. 164v-168r.

[25] MIRA CABALLOS: *Hacia la configuración del sistema de flotas...*, p. 15.

[26] Este memorial aparece transcrito íntegramente en mi trabajo: *Las Armadas Imperiales...*, pp. 193-234.

[27] Véase el capítulo XI del citado memorial, titulado: “que las justicias de las indias no hacen diligencia con los pasajeros que van sin licencia, soldados y marineros que se huyen y se quedan en las indias para que los vuelvan presos a castilla antes les favorecen y consienten estar en las indias de cuya causa han pasado tantos pasajeros sin licencia de su majestad y hay tantos extranjeros en las indias de donde han sucedido tantos daños”. MIRA CABALLOS: *Las Armadas Imperiales...*, p. 217-224.

[28] En el original, quizás por error, se cita su nombre como Pero Meléndez de Valdés.