

LA NAVEGACIÓN ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI: ALGUNAS PRECISIONES

Esteban MIRA CABALLOS
Universidad de Sevilla

Introducción

Pese a que la bibliografía sobre esta cuestión es muy abundante (1), lo cierto es que aún hoy es posible puntualizar y matizar numerosos aspectos. En este presente trabajo intentaremos ofrecer algunos comentarios de interés en relación a esta época conflictiva de la navegación entre España y América. No debemos olvidar la importancia de este periodo de la historia naval española, ya que fue en este momento cuando se fraguó un sistema de navegación que se iba a mantener casi intacto hasta el último tercio del siglo XVIII.

Todo este sistema de navegación estuvo condicionado por la presencia de corsarios franceses en los puntos clave de la Carrera de Indias. Así, desde el mismo momento del Descubrimiento de América comenzaron a llegar masivamente corsarios franceses a las costas peninsulares. Éstos buscaban su participación en las riquezas que generaba el Nuevo Mundo de forma muy acorde con su condición, pues no olvidemos que el corsarismo ha sido definido como la forma de participar algunos pueblos pobres en el comercio de las naciones más ricas (2).

Sin duda alguna, fue a la sombra de estas riquezas que venían de las Indias donde se desarrolló un intenso corsarismo que afectó muy directamente a los puertos y a los comerciantes andaluces. Además, estos corsarios llegaban con gran número de navíos y perfectamente equipados y «pertrechados», ya que estaban patrocinados o protegidos, de manera más o menos extraoficial, por el Rey de Francia. Sin duda, ese conocido dicho de que detrás de cada corsario había siempre un aristócrata o un monarca adquirió en estos momentos total veracidad.

La mayoría de ellos partieron de los puertos galos, enrolándose en sus flotas muchos franceses, aunque también personas de otras procedencias, como escoceses, galeses, daneses, e incluso algunos castellanos. No hemos de olvi-

(1) Por citar algunos de los ejemplos más representativos: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española, desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, T. I. Museo Naval. Madrid, 1971. PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.: *Los hombres del Océano*. Sevilla, 1992. CEREZO, Ricardo: *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Madrid, 1991.

(2) CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo y REGLA, Juan: *Los Austrias. Imperio español en América*, Vol. III de la *Historia de España y América Social y Económica*. Editorial Vicens-Vives. Barcelona, 1985, p. 414.

dar, de acuerdo con Fernand Braudel, que el corsario era un personaje que no tenía patria y que luchaba de un lado u otro dependiendo de lo que las circunstancias le aconsejaban en cada momento (3). En su mayoría procedían de la costa francesa de Normandía y estaban capitaneados por Jean Ango y Jean Fleury, este último más conocido en España como Juan Florín (4).

Ya Cristóbal Colón vio corsarios rondando las islas Canarias en sus dos primeros viajes, mostrándose el contacto con estos sensiblemente superior en su tercera aventura trasatlántica. Concretamente en esta ocasión, a los pocos días de zarpar de Sanlúcar de Barrameda tuvo que desviarse hacia las islas Madeiras para evitar un encuentro que parecía seguro. A continuación se dirigió a la Gomera, donde nuevamente volvió a toparse con corsarios a los que, por fin, logró reducir (5).

Ya desde entonces, el cabo de San Vicente se comenzó a conocer entre la gente de la mar como «el cabo de las sorpresas», porque era precisamente en esa zona donde los franceses solían esperar a los navíos españoles. Así, España, situada en la confluencia de los dos principales focos de corsarios del momento, es decir, la Berbería y Francia, se convirtió en polo de atracción de los corsarios, que centraron sus actuaciones en el triángulo comprendido entre las islas Madeiras, las Canarias y la costa oeste de Andalucía, bien a la espera de los navíos que iban a las Indias o, preferentemente, de los que retornaban a la Península cargados de metal precioso.

Conviene recordar que en estas primeras décadas del siglo XVI los corsarios permanecieron, por lo general, en torno al ya mencionado cabo de San Vicente, y que sólo en muy raras ocasiones se decidieron a cruzar el océano y a atacar los puertos del Nuevo Mundo. No en vano, los primeros ataques navales de cierta consideración librados en el Nuevo Mundo no se produjeron hasta fines de la década de los veinte (6).

La Corona, ante el riesgo que corrían las embarcaciones que participaban en el comercio indiano que, por cierto, le interesaban bastante más que el peligro que pudieran correr los puertos del sur de España, decidió, por un lado, la creación de la Armada Guardacostas de Andalucía (7) y, por el otro, la expedición de ordenanzas regulando la navegación indiana.

(3) *Ibidem*, p. 288.

(4) RUMEU DE ARMAS: *Piratas y ataques navales contra las islas Canarias*, T. I. Instituto Jerónimo Zurita. Madrid, 1947, pp. 70-72. No obstante, otros historiadores identifican a Juan Florín con Giovanni de Verrazano, un comerciante florentino que terminó sus días como corsario en las rutas de la Carrera de Indias. ARCINIEGAS, Germán: *Biografía del Caribe*. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, 1957, pp. 140-142.

(5) RUMEU DE ARMAS: *Op. cit.*, p. 61.

(6) El primer ataque importante de corsarios en el Nuevo Mundo se produjo, según Enrique Otte, en 1528, cuando el pirata español al servicio de Francia Diego Ingenios sitió la villa de Nueva Cádiz de Cubagua. Citado en CARANDE, Ramón: *Carlos V y sus banqueros*, T. I. Editorial Crítica. Barcelona, 1990, p. 388.

(7) Véanse nuestros trabajos: «La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)», en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba, 1994, pp. 79-88. «La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico», en *Revista de Historia Naval*, núm. 56. Madrid, 1997.

Así, ya veremos como en 1521, tras comenzar la guerra franco-española e intensificarse los ataques corsarios (8), la Corona expidió unas ordenanzas de navegación en las que se compelia a los maestros, capitanes y propietarios de navíos a que viajasen en convoy o «en conserva» —como se le denomina en la documentación de la época—, suficientemente artillados y protegidos en todo su derrotero por uno o varios navíos de armada. Además, se dispuso la creación de unas armadas que debían ir a las Indias en los años de mayor peligro corsario a recoger el metal precioso perteneciente tanto a Su Majestad como a los particulares, para así traerlo a la Península con la máxima seguridad posible.

La navegación en la primera mitad del siglo XVI

Ya hemos afirmado que fue la presencia de piratas en la Carrera de Indias lo que obligó a la Corona a reorganizar el sistema de navegación, aumentando el tonelaje de los navíos, mejorando su artillería y procurando que estos navegasen juntos, es decir, «en conserva», según expresión de la época. Realmente se pensaba que una defensa eficaz contra los corsarios se debía asentar no sólo en la creación de las llamadas «armadas de averías», sino sobre todo cuidando que todos los navíos que participasen en la Carrera estuviesen bien artillados y preparados para resistir un eventual ataque enemigo.

El tonelaje y la sobrecarga de los navíos

Las ordenanzas en torno a la artillería de las naos y al moderado cargamento que debían transportar se sucedieron reiteradamente a lo largo de toda la centuria decimosexta, a saber: en 1531, 1534, 1535, 1539, 1541, 1543, 1568, etcétera (9). Prácticamente en todos estos documentos se menciona la poca prudencia de los maestros al cargar demasiado sus naves, resultando además insuficiente la artillería que llevaban para resistir cualquier ataque corsario, por leve que fuese.

Incluso, para garantizar el cumplimiento de esta nueva legislación sobre navegación se proveyó un visitador en Sanlúcar de Barrameda, pues se averiguó que, tras pasar la revisión en Sevilla, descargaban toda la artillería, sobrecargando los navíos de mercancías. Los comerciantes sabían utilizar todo tipo de estrategias para asegurarse los mayores beneficios posibles, hasta el punto

(8) RUMEU DE ARMAS: *Op. cit.*, T. I, p. 71.

(9) Todavía en un expediente sobre la reforma de la navegación, fechado en 1568, se decía sobre el problema de la artillería lo siguiente: «Buscan artillería especialmente la de bronce que no sirve de nada sino de visitarse la nao con ella y para que los visitadores entiendan que lleva artillería y que es suya y no les pongan embargo en la salida y esto hacen los maestros prestándose unos a los otros la artillería para el efecto de la visita...». Memoria sobre la reforma de la navegación, 13 de diciembre de 1568. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General 2673, f. 10.

de que adquirían por unos días una artillería que les resultaba muy cara de comprar, y a su llegada a Sanlúcar la descargaban para a cambio embarcar un buen número de mercancías más. De esta forma, según decía un documento de la época, «los navíos no podían pelear ni bien navegar» (10).

Sin embargo, la situación no mejoró en todo el siglo XVI, siendo la sobrecarga una causa continua de zozobra y de capturas por parte de los franceses. Así, en 1521, el Rey fue informado de que —en abierta contradicción con las disposiciones vigentes— los maestros sobrecargaban los navíos «de manera que llevan más sobre cubierta que debajo y hasta el barco que va dentro va cargado...» (11). Girolamo Benzoni, por su parte, describió esta situación con la agudeza que era habitual en él, como podemos ver en el fragmento que reproducimos a continuación:

«La avaricia de los españoles ha sido la causa que los franceses les capturasen tantos barcos; porque cuando zarpaban de España era tanta la codicia de los armadores de la nave, queriendo cargarla de mercancías y pasajeros, que no se preocupaban de llevar la artillería adecuada renunciando a defenderse cuando se veían asaltados por un barco enemigo...» (12).

A esta situación había que unir además el hecho de que los navíos que se vendían en Sevilla eran viejos «porque hay grandes compradores y grandes precios y no se ven los daños que llevan» (13), no surtiendo efecto alguno lo dispuesto en las ordenanzas en torno a que ningún navío pudiese ir a las Indias «sin ser primero varado...» (14).

Todavía en las ordenanzas de navegación de 1568 se insistió 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» (15).

También las ordenanzas solían hacer hincapié en el tamaño que debían poseer los navíos que hiciesen la Carrera de Indias, prohibiendo que ninguna

(10) MIRA CABALLOS, E.: *La Armada de la Guarda...*, en *Op. cit.*, p. 82.

(11) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Logroño, 20 de julio de 1521. AGI, Indiferente General 420, L. 8, ff. 309v-310.

(12) BENZONI, Girolamo: *Historia del Nuevo Mundo*. Alianza Editorial. Madrid, 1989, p. 165.

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

(14) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Sevilla, 22 de abril de 1535. AGI, Indiferente General 2673, R. 1.

(15) Ordenanzas de navegación. Madrid, 13 de diciembre de 1568. AGI, Indiferente General 2673, R. 2, f. 1v.

embarcación menor de 80 toneladas pudiese viajar al Nuevo Mundo. El aumento del tonelaje fue una tendencia constante en la legislación naval; sin embargo, la medida era normalmente desatendida por varias razones: primero, porque la escasez de navíos en los puertos peninsulares obligaba a tomar los que hubiese disponibles sin importar su tonelaje. Segundo, porque no era tan evidente que las embarcaciones de mayor porte fuesen más seguras, al menos si éstas no iban suficientemente artilladas. Y tercero y último, porque para llevar a cabo los descubrimientos y rescates en las nuevas tierras hacían falta navíos ligeros y de poco calado, lo cual constituyó una excusa constante a la hora de permitir su paso a las Indias, con la supuesta intención de participar en tareas descubridoras.

La preparación de la tripulación

Igualmente se intentó mejorar la preparación de los pilotos, maestros y demás «gente de mar», pues si bien es cierto que muchos de los más grandes marinos del momento eran naturales del Reino de Castilla —recuérdense nombres como el de Antón de Alaminos, Vicente Yáñez Pinzón, Andrés Niño, Sebastián Caboto, Juan Díaz de Solís y Pedro de Ledesma, entre otros—, no es menos cierto que la gran demanda de estos profesionales hizo que se admitiesen a muchos que no estaban lo suficientemente preparados. Precisamente por este motivo se aceptaron igualmente pilotos de nacionalidad portuguesa, como fue el caso Bernardo de Aguilera, quien obtuvo sin dificultad alguna un permiso de las autoridades españolas para tripular navíos de la Carrera de Indias (16). Además, con frecuencia los exámenes no se llevaban a cabo con la justicia y transparencia necesaria, motivo por el cual la Corona acusó, a mediados de la decimosexta centuria, a los pilotos mayores y cosmógrafos de no examinar con rigor «por no tomar juramento a los testigos de las informaciones», responsabilizándolos asimismo de los 29 navíos perdidos en tan sólo dos años (17).

Ciertamente la demanda de pilotos sobrepasó con creces a la oferta, por lo que fue necesario contratar, como ya hemos dicho, a aquellos profesionales que hubiese disponibles, estuviesen o no preparados para navegar por el derrotero para el que se les solicitaba. De hecho, y pese a las prohibiciones

(16) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Granada, 6 de octubre de 1526. AGI, Indiferente General 421, L. 11, ff. 229-230.

(17) Los navíos perdidos eran de los siguientes (unas veces se pone el nombre del armador y en otras el nombre del navío): de Domingo Alonso, de Vargas, de Jácome Raso, de Nicolás Misarilo, de Zárate, de Lauregui, «del Virrey», de Juan de Sesa, de Miguel de la Borda, de Sancho de Zapatillo, de Juan de Dueñas, de Juan Veces, de Alonso Granillo, de Alonso Martínez, de Lucas Oberto, de Colombres, de Andrés Núñez, de Juan de Nápoles, de Manuel Carres, el navío la *Catalina*, de Cristóbal Díaz, de Pedrianes, *San Juan de Bermeo*, Jacome Raso en Río Grande, Benito de Guadalupe, la *Canaria*, la *Francesa* y la *Salvadora*. Relación de los navíos que se han perdido de dos años a esta parte, S/F 1551?. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 145v-146.

legales, conocemos numerosos pilotos a los que se les otorgó licencia para navegar por zonas para las que no habían sido enseñados (18).

Una situación parecida ocurrió con el resto de la tripulación, pues era tal la demanda que había que aceptar a personas sin preparación que no sabían en absoluto «marinear los barcos». Así, encontramos que desde la década de los treinta algunos de los grumetes y de los pajes eran negros «por falta de no hallar copia de blancos» (19). De manera que pese a que las ordenanzas de 1534 compelián a los pilotos a que todos los tripulantes fuesen «gente de mar», lo cierto es que en realidad «iban muchas personas por marineros que no son hábiles para el dicho oficio...» (20).

Por tanto, en lo que concierne a las tripulaciones, debemos concluir pues que había una élite, andaluza principalmente, que era la más preparada del mundo en aquellos momentos, pero que junto a ésta había una mayoría poco cualificada.

La navegación «en conserva»

Otra de las medidas que se tomaron para asegurar la navegación frente a los ataques corsarios fue la instauración del ya mencionado sistema de convoy o «conserva». Este tipo de navegación colectiva se impuso paulatinamente debido a los continuos ataques que, desde la tercera década del siglo XVI, asolaron tanto las costas andaluzas como las principales rutas de la Carrera de Indias. Este sistema se utilizó por primera vez en 1522 cuando la Corona ordenó que los navíos fuesen a las Indias «en conserva» y custodiados por buques de guerra. Dado el interés del documento lo transcribimos parcialmente a continuación:

«Allá habréis sabido los daños, presas y robos que los corsarios franceses este año han hecho en la ropa de nuestros súbditos que han ido y venido a esas partes y para remedio de lo cual la católica Reina mi Señora y yo habemos mandado hacer cierta armada que será bastante para asegurar la navegación y resistir los dichos franceses y demás de aquella asimismo habemos mandado que vayan juntos ocho navíos que al presente

(18) A esta cuestión se hace alusión en una Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Toledo, 21 de mayo de 1534. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 145v-146.

(19) Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 12 de marzo de 1533. AGI, Audiencia de Santo Domingo 49, R. 4, N. 25.

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

están cargados de mercaderías en la barra de Sanlúcar juntamente con otras dos carabelas que van con ellas de armada para si por caso algunos franceses hubiesen tenido atrevimiento de ir la vuelta de esas islas y porque por la misma causa conviene y les habemos mandado que vuelvan juntos como van... en conserva con las dichas dos carabelas armadas...» (21).

El documento es interesante, ya que hasta la fecha habían existido muchas dudas a la hora de establecer la primera navegación en conserva. Así, por ejemplo, algunos autores hablan de 1524 como fecha en que se tramitó tal orden (22), mientras que otros, como Pérez-Mallaina, retrasan la fecha del primer convoy protegido hasta nada menos que 1543 (23). Sin embargo, a la luz del documento citado anteriormente queda claro que la navegación «en conserva» tuvo sus orígenes en 1522. Los continuos ataques piratas así como las numerosas pérdidas de navíos (véase el Cuadro I), hicieron imposible la vieja aspiración de los registros sueltos de manera que, efectivamente, en 1522 partió de Sevilla una flota compuesta por ocho barcos y bajo la protección de dos navíos de Armada (24).

Al año siguiente nuevamente se informó que tres carabelas estaban preparadas para zarpar hacia las Indias, prohibiendo las autoridades en última instancia su partida, alegando que «ni tres ni seis serán suficientes para resistir» (25). Finalmente, en 1525 se puso en práctica el primer gran proyecto de navegación en conserva, al planearse una flota de más de veinte buques (26), sin que conozcamos más detalles sobre su devenir.

Seguidamente mostramos el Cuadro I, donde aparecen perfectamente registradas las salidas y las llegadas de navíos entre España y América, entre 1504 y 1555, poniéndose de relieve la gran cantidad de buques que se perdían en la Carrera de Indias.

(21) Real Cédula a los oficiales de la isla Española. Valladolid, 11 de septiembre de 1522. AGI, Indiferente General 420, L. 9, f. 35.

(22) FRIEDERICI, Georg: *El carácter del Descubrimiento y de la Conquista de América*. México, F. C. E., 1973, p. 319.

(23) PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.: *Los hombres del Océano*. Gráficas del Sur. Sevilla, 1992, p. 18.

(24) Memorial de remedios para la Isla Española dirigido a Su Majestad, 1523?. AGI, Patronato 172, R. 6.

(25) *Ibidem*.

(26) HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica. México, 1939, p. 421.

CUADRO I

Naos de Registro de España a las Indias (1504-1555) (27)

Años	Salidas	Llegadas	Pérdidas
1504-1516	328	238	?
1517-1529	705	379	?
1530-1542	939	586	?
1543-1555	893	743	58
Totales	2.865	1.946	58

Efectivamente, en este Cuadro I se observa la enorme disparidad existente entre el número de buques que salían de la Península y los que retornaban. No obstante, es evidente que no toda la diferencia entre ambas cifras debe considerarse como una pérdida en el mar ya que, por un lado, algunos navíos llegaban en tal mal estado que terminaban sus días amarrados en algún puerto indiano y, por el otro, muchos comerciantes, una vez llegados al Nuevo Mundo, decidían quedarse en el lucrativo comercio interprovincial. No obstante, tan sólo extrapolando la cifra de navíos perdidos, conocida para el período de 1543 a 1555, en relación con los buques salidos de los puertos, se puede saber que el total de pérdidas en este período debió ser superior a las 180 unidades.

Se trataba, pues, de un quebranto notable para la economía tanto de los comerciantes como de la propia Corona, lo cual provocó que las disposiciones referentes a la navegación en conserva se repitieran continuamente. Así, por ejemplo, en 1526 y 1527 se expidieron sendas Reales Cédulas ordenando que los navíos sólo fuesen a las Indias «en conserva», alegando que había rumores de que habían partido para las costas de Andalucía Occidental tres galeones de Bretaña y dos de Normandía (28). Así pues, en este último año se escribió a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla para que extremasen las medidas de seguridad y no permitiesen a ningún navío ir a las Indias fuera del régimen de rigurosa conserva (29).

Por tanto, el libre registro, vieja pretensión de los comerciantes, se vio postergado por la presencia de corsarios y por las perentorias necesidades de

(27) Fuentes: CARANDE, R: *Op. cit.*, T. I, p. 380. CHAUNU, Pierre y Huguette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, T. VI. París, 1955-1957, pp. 961-975. MARTÍNEZ, José Luis: *Pasajeros a Indias*. Alianza Universidad. Madrid, 1983, p. 152.

(28) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 14 de septiembre de 1522. AGI, Indiferente General 420, L. 9, ff. 29v-31v.

(29) *Ibidem*.

defensa. Esta aspiración fue manifestada ya por la Junta de Procuradores de la isla Española en 1508, al solicitar que pudiesen comerciar libremente con cualquier punto de la Península Ibérica (30), petición que se volvió a formular en la Junta de Procuradores de la Española de 1519 y en memoriales posteriores, como el de 1527, que decía como sigue:



«Y otra cosa que convenía para la población y bien de aquellas partes que V. M. les mande dar libertades y favores especialmente que de todos los reinos y señoríos puedan ir a ser aprovechados en aquellas partes y llevar mantenimientos de cualquier puerto de vuestros reinos y no que esté a la voluntad de la ciudad de Sevilla matar de hambre a los de las Indias y ponerlos en tanta estrechura...» (31).

El cambio de actitud de la Corona no se produjo hasta 1528, fecha en la que por primera vez se planteó la posibilidad de liberalizar en alguna medida el comercio con las Indias. En este año las peticiones para la apertura fueron especialmente enérgicas y provenientes sobre todo de la isla Española. La reivindicación planteada por los comerciantes antillanos fue desde un primer momento bien recibida por el Emperador, que prometió que se volvería «a platicar y a estudiar la propuesta» en el Consejo de Indias, para proveer lo más conveniente (32). Se trataba, sin duda, de la primera vez que se cuestionaba seriamente la posibilidad de instaurar el libre registro.

La apertura de varios puertos peninsulares al comercio indiano llegó definitivamente en 1529 (33); sin embargo, como muy bien afirmó Haring, esta

(30) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, 14 de julio de 1523. AGI, Indiferente General 420, L. 9, f. 168v.

(31) Respuesta de Su Majestad a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 23 de junio de 1527. AGI, Indiferente General 421, L. 12, ff. 123-125.

(32) Respuesta de Su Majestad a los procuradores de la ciudad de Santo Domingo. Burgos, 15 de febrero de 1528. AGI, Indiferente General 421, L. 13, ff. 17-21.

(33) Real Provisión a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, 15 de enero de 1529. AGI, Patronato 170, R. 39.

ley de libre comercio para algunos puertos no fue más que letra muerta puesto que ni supuso libertad de comercio ni, por supuesto, registros sueltos (34). Así, en los años siguientes a la expedición de la nueva ley primó un precario sistema de libre comercio, que sólo se desarrolló en los tiempos de paz, dejando para años conflictivos el sistema de navegación «en conserva».

Por otro lado, la primera vez que encontramos planteada una ordenación del sistema de flotas —embrión de lo que serán hasta las últimas décadas del siglo XVIII— fue en 1543, cuando el Rey, informado de los rumores sobre la presencia de veleros enemigos en las costas, ordenó a los oficiales de la Casa de la Contratación que se plantease la navegación en los siguientes términos:

«Que las flotas no sean de menos de diez naos y que salgan dos flotas al año, una por el mes de marzo y otra por el mes de septiembre y que no vayan más de dos flotas durante el tiempo de la guerra» (35).

Además, se dispuso que durante el tiempo que durase la guerra se pusiese especial cuidado en que las embarcaciones no viajasen sobrecargadas, reduciendo el número de toneladas de carga permitida por navío (36). De esta forma se pretendía una mejor defensa en caso de un hipotético ataque corsario.

La navegación en convoy, pues, fue creada en la primera mitad del siglo XVI tan sólo para ocasiones de emergencia; sin embargo, dada la situación de guerra continua con los franceses se convirtió de hecho en la auténtica regla del comercio y de la navegación indiana.

La creación de las armadas de Indias

Otra de las medidas que se tomaron para defender la Carrera de Indias contra los asaltos piratas fue el envío de armadas a América con la misión específica de recoger el metal precioso y las demás mercancías de valor, tanto de particulares como de propiedad real, y traerlas con seguridad a la Península.

(34) HARING, C. H.: *Op. cit.*, p. 20.

(35) 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, ff. 275-277v. Aunque debemos decir que ya en 1537 se había establecido, más vagamente, el sistema, según se deduce del informe dirigido por el Rey a los oficiales de la Casa de la Contratación: «Que durante el tiempo que la guerra durare que tenemos con Francia ningún oro, ni plata venga sino fuere en la dicha armada o en conserva de ella porque con hacer la dicha armada dos viajes cada año a la dicha ciudad de Santo Domingo en que traerá todo el oro que allí hubiere recogido parece que harto cómodamente los mercaderes se podrán servir y aprovechar de sus haciendas...». Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 28 de enero de 1537. AGI, Indiferente General 1962, L. 5, ff. 60-61.

(36) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Guadalupe, 3 de abril de 1547. AGI, Indiferente General 1964, L. 10, ff. 182v-184.

la. Sin embargo, este sistema se utilizó sólo en contadas ocasiones a lo largo de la primera mitad del siglo XVI, siendo mucho más frecuente, como medio de protección, la creación de las ya mencionadas armadas guardacostas, que recorrerían puntos estratégicos de las costas occidentales andaluzas (37).

Los navíos de armada tenían las mismas características técnicas que los que iban en las flotas, con la única diferencia de que iban bien pertrechados de armamento pues, como dijo Ramón Carande, «no existía teóricamente diferencia entre los navíos de armada y los de flotas» (38). Así, mientras las flotas iban prácticamente desarmadas, acompañadas en cualquier caso por un número variable de buques de guerra, las armadas, en cambio, iban perfectamente artilladas y con soldados entre su tripulación.

La primera armada que cruzó el Océano fue la del general Blasco Núñez de Vela, en 1537, año en el que las noticias de corsarios a lo largo de toda la Carrera de Indias arreciaron, como podemos observar en las líneas que mostramos a continuación:

«Que durante el tiempo que la guerra durare que tenemos con Francia ningún oro, ni plata vaya sino fuere en la dicha armada (de Blasco Núñez) o en conserva de ella porque con hacer la dicha armada dos viajes cada año en la dicha ciudad de Santo Domingo en que traerá todo el oro que allí hubiere recogido parece que harto cómodamente los mercaderes se podrán servir y aprovechar de sus haciendas especialmente viniendo con la seguridad que con esta orden esperamos...» (39).

En 1542 tenemos noticias de una nueva armada que partió a América al mando del capitán general Martín Alonso de los Ríos (40). En principio se planteó con 12 navíos y 2.500 hombres de guerra; no obstante, ante la falta de artillería —fue necesaria traerla finalmente de Málaga, Cartagena y Alicante— y de navíos adecuados, fue reducida a la mitad de embarcaciones y a tan sólo 500 hombres de guerra (41).

(37) Sobre este particular véase la nota 7.

(38) CARANDE, R.: *Op. cit.*, T. I, pp. 352-353. Véanse también los comentarios que hace Ricardo Martínez Cerezo sobre los tipos de navíos. CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Op. cit.*, p. 122 y ss.

(39) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 28 de enero de 1537. AGI, Indiferente General 1962, L. 5, ff. 60-61.

(40) Relación de los gastos que se han hecho en la armada de 1542 de la que fue capitán Martín Alonso de los Ríos, *s/f*. Archivo General de Simancas (AGS), Consejo y Juntas de Hacienda 24, doc. 387.

(41) *Ibidem*.

En definitiva, y a modo de conclusión, los aspectos comentados en este trabajo nos revelan los esfuerzos que hizo la Administración española por conseguir la máxima seguridad de los navíos españoles. Esfuerzos que no dieron los frutos deseados por dos circunstancias: primero, por la imposibilidad de defender íntegramente la Carrera de Indias ante la presencia masiva de corsarios en torno a las costas españolas. Y segundo, por el afán de los propios españoles de conseguir beneficios mercantiles a costa de sobrecargar los navíos y disminuir drásticamente sus posibilidades defensivas. De esta forma, según un documento de 1521, los navíos «no podían pelear ni bien navegar», constituyendo un fácil blanco para los corsarios (42). Esta última frase resume con bastante claridad la situación de la navegación española con América en la primera mitad del siglo xvi.

(42) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, 20 de julio de 1521. AGI, Indiferente General 419, Lib. 8, ff. 309v-310v.