

Esteban Mira Caballos\*

## ➤ Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán

### 1. Introducción

Hasta el establecimiento del sistema de flotas en la navegación indiana, entre 1561 y 1564, se produjeron un sinnúmero de debates y propuestas que no han sido hasta la fecha suficientemente analizadas. El camino recorrido hasta la concreción de un sistema estable y eficiente de navegación no fue en absoluto fácil y estuvo precedido de numerosos ensayos y de no pocos fracasos.

A mediados del siglo XVI, cuando se entreveía la necesidad de establecer un sistema naval eficaz que permitiese un comercio seguro entre España y las Indias, aparecieron varios proyectos, el más interesante, amplio y concienzudo de todos fue, sin duda alguna, el de Álvaro de Bazán “el Viejo”.

Así, pues, el objetivo de este presente trabajo es analizar con detalle los proyectos para la navegación indiana propuestos por Álvaro de Bazán “el Viejo” a mediados del siglo XVI, planes que, hasta la fecha, no han sido estudiados, ni analizados en profundidad. A este respecto debemos decir que tan sólo don Ramón Carande (1990, I: 391-398) dedicó varias páginas a la cuestión, destacando por primera vez la magnitud del proyecto, al que calificó de revolucionario, y apuntando ya certeramente algunas de las causas de su fracaso. Sin embargo, los datos proporcionados por los distintos historiadores que se han referido a la cuestión son contradictorios, pues, mientras unos afirmaban que Álvaro de Bazán proyectó un sistema de veinte galeazas<sup>1</sup> (Lorenzo 1986, II: 295), otros decían que eran sólo doce, y finalmente otros que eran en realidad nueve, es decir, tres galeones y seis galeazas (Carande 1990, I: 392). Y verdaderamente todos tenían parte de razón ya que no hubo –como se había pensado– un solo proyecto, sino cuatro sucesivos y un asiento final que aceptaba en sus partes fundamentales la última de las propuestas.

---

\* *Esteban Mira Caballos es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Ha realizando diversas estancias en centros de investigación europeos y americanos. Es miembro del grupo de investigación “Andalucía y América: tierra y sociedad” de la Universidad de Sevilla. Actualmente desarrolla tareas docentes en el IES Rodríguez Moñino de Badajoz.  
Correo electrónico: <Caballoss@terra.es>.*

<sup>1</sup> Como veremos a lo largo de este artículo la galeaza era un navío, inventado por Álvaro de Bazán, que estaba a medio camino entre el galeón y la galera. Disponía de remos para entrar y salir de los puertos y en teoría debía ir fuertemente artillada con más de 100 piezas gruesas y menudas.

A nuestro juicio este desconocimiento se ha debido a la dispersión de la documentación entre distintos repositorios nacionales, a saber: primero, el Archivo General de Indias, que conserva, en la sección de Indiferente General, los Cedularios Reales, con abundante información sobre Bazán y su plan para la navegación indiana. Segundo, el Archivo General de Simancas que custodia un legajo, en la sección de Consejo y Juntas de Hacienda, con el grueso del proyecto y las correspondientes pesquisas e informaciones a las que éste dio lugar. Tercero, el Archivo Histórico Nacional que guarda algunos manuscritos, en la sección de Diversos, complementarios a los existentes en Simancas y alguno de ellos de sumo interés, como el informe del prestigioso marino Bernardino de Mendoza. Y cuarto y último, la Academia de la Historia que conserva, en la Colección Muñoz, algunos traslados de diversos instrumentos a que dio lugar el proyecto, algunos de ellos de gran utilidad, al haberse extraviado o perdido el original.

Antes de comenzar con el análisis de sus propuestas creemos necesario ofrecer algunos datos biográficos sobre su autor, es decir, don Álvaro de Bazán “el Viejo”. A este respecto debemos advertir que su biografía se ha visto bastante relegada y minimizada por la gran relevancia que alcanzaron, años después, su hijo y en menor medida su nieto, ambos del mismo nombre que el patriarca de la estirpe. Efectivamente, en muchas ocasiones se destaca a Álvaro de Bazán “el Viejo”, no por sus méritos personales, sino como mero progenitor de Álvaro de Bazán “el Mozo”, primer marqués de Santa Cruz, que tan eficazmente contribuyó, junto a don Juan de Austria, a la derrota de los turcos en la celebre batalla de Lepanto.

Sin embargo, en estas líneas queremos insistir en la gran capacidad del padre del primer marqués de Santa Cruz, como ingeniero naval y como marino, avalada por sus innumerables éxitos en campañas bélicas y por su contribución a la consolidación del sistema naval del Imperio. Y realmente, éste debe ser considerado, como afirmaba Carande (1990, I: 395), como “uno de los marinos más eminentes de su generación”. De origen noble, era señor de las villas del Viso y de Santa Cruz. Desempeñó distintos puestos de enorme responsabilidad en el sistema naval español, antes, durante y después de la presentación de sus malogrados proyectos. Entre 1529 y 1535, en calidad de capitán general de la Armada Real de Granada, desarrolló una labor fundamental en el sur peninsular, sobre todo como elemento de disuasión de los corsarios berberiscos y turcos (Mira 2000b: 49-50). En estos años desplegó acciones tácticas notabilísimas como el desbloqueo, en 1533, del puerto de Corón, en el norte de África, asediado por galeras turcas (López de Gómara 2000: 143). Por estos años Bazán solicitó el cargo de contador de la Casa de la Contratación que, como es sabido, estaba vacante desde el fallecimiento de Juan López de Recalde<sup>2</sup>. Por fortuna no se accedió a su petición y de esta forma pudo proseguir su brillante carrera en la mar. En la defensa de las costas mediterráneas estuvo al menos hasta 1538, año en que lo encontramos al frente de unas galeras fondeadas en Barcelona. Sin embargo, hacia 1540 debió cambiar las galeras por las naos y el Mediterráneo por el Atlántico ya que se incorporó, en calidad de capitán general, a la Armada Guardacostas de Andalucía, compuesta en esa ocasión por dos galeazas, dos galeones y cuatro chalupas<sup>3</sup> (Caballero 1997: 34-37).

<sup>2</sup> Carta de Álvaro de Bazán solicitando el cargo de contador de la Casa de la Contratación, 9 de julio de 1532. (AGI, Indiferente General 737, N. 25).

<sup>3</sup> La chalupa era otra de esas pequeñas embarcaciones que solían acompañar a las armadas y a las flotas para facilitar los contactos entre los distintos buques de la escuadra y entre ésta y los puertos por los que pasaban. Solía tener una sola cubierta y tan sólo dos palos.

Justo a mediados de siglo, en plena defensa de sus proyectos de navegación indiana, compartía con don Luis de Carvajal la capitania general de otra de las armadas españolas de la época, es decir, la de Vizcaya<sup>4</sup>. Al parecer, en esos momentos la escuadra navegaba dividida en dos, una parte a cargo de Carvajal, que se encargaba de proteger la ruta “de Finisterre a Inglaterra y a Flandes”, y la otra, a cargo del propio Bazán, que tenía encomendada la ruta desde “Finisterre a Andalucía”<sup>5</sup>. Y en esa misma actividad seguía en 1555 pese a que sus galeones, San Pedro y San Pablo, estaban haciendo, por aquellos años, la ruta de las Indias<sup>6</sup>.

Sin embargo, al año siguiente, es decir, en 1556, cambió de nuevo de destino, reincorporándose a la Armada Guardacostas de Andalucía en calidad de capitán general (Céspedes 1945: 660), muy a pesar de las críticas recibidas de don Luis Colón, quien consideraba dañados sus privilegios<sup>7</sup>. Al frente de esta escuadra estuvo hasta 1560, año en el que asumió el relevo su hijo, el futuro marqués de Santa Cruz, quien en marzo de este último año custodió la flota de Pedro Menéndez de Avilés, desde el cabo de San Vicente hasta Sanlúcar de Barrameda (Lorenzo 1986, II: 288).

## 2. Las circunstancias de la navegación a mediados de siglo

El sistema naval que España estableció con las Indias tiene dos grandes etapas bien definidas, cuya inflexión podemos situar entre 1561 y 1564. Fue precisamente en estos años cuando definitivamente se reguló un régimen de flotas que, como es sabido, estuvo vigente durante gran parte de la época colonial. Efectivamente, por Real Cédula del 16 de julio de 1561 se prohibió toda navegación al margen de las dos flotas que se prepararían anualmente: una con destino a Nueva España, que partiría en enero, y otra a Tierra Firme, que zarparía en el mes de agosto (Veitia 1981, Lib. II, Cap. VI: 2; García-Baquero 1992: 90)<sup>8</sup>. Poco tiempo después, y concretamente el 18 de octubre de 1564, se terminó de perfilar el sistema, fijando la partida de la primera flota en abril, mientras que la segunda, mantendría su fecha de salida en el mes de agosto (Haring 1979: 258-259). El motivo por el que se restringía la navegación exclusivamente a las dos flotas anuales quedaba bien explícito en el citado manuscrito: la experiencia había demostrado los grandes daños que hacían los corsarios sobre los navíos que viajaban en registros sueltos<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> Sobre esta interesante armada acaba de aparecer el magnífico trabajo monográfico de Szászdi León-Borja (1999).

<sup>5</sup> Real Cédula a Diego Hurtado de Mendoza, h. 1550. (AGS, Guerra y Marina 1321, N. 368).

<sup>6</sup> El 21 de marzo de 1555 se proveyeron las armadas de don Luis de Carvajal y de Álvaro de Bazán, cada una de ellas con 1.200 hombres, la primera por cuatro meses y la segunda por dos. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 26-47).

<sup>7</sup> El nombramiento se encuentra en AGI, Contratación 2928. Las reclamaciones de don Luis Colón en (AGI, Justicia 1164, R. 2).

<sup>8</sup> El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, ff. 35v-37v.

<sup>9</sup> Concretamente se afirmaba: “Por cuanto habiendo nos visto por experiencia el riesgo que corrían las naos que iban y venían solas a las nuestras Indias, islas y Tierra Firme del mar océano ordenamos y mandamos por obviar los daños que los corsarios podían hacer que fuesen en cada año dos flotas a las dichas nuestras Indias”. Real Cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564 (Encinas 1945, T. IV: 127-130).

Desde hacía varias décadas se había producido un continuo tira y afloja entre el sueño de todos los tratantes de Indias, que era el registro suelto<sup>10</sup>, y la realidad que el feroz y despiadado corsarismo impuso poco después 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 muerta (Mira 1998a: 71-72)<sup>11</sup>. En las décadas posteriores primó un precario y ambiguo sistema naval que, por un lado, consintió el registro suelto de los navíos en tiempos de paz, y por el otro, debió recurrir continuamente a la navegación en flota –o en conserva–<sup>12</sup>, especialmente en aquellos momentos en los que arreciaban los ataques corsarios. De hecho, a mediados del siglo XVI, 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 porque vayan a recaudo”<sup>13</sup>.

Ya hemos dicho que, pese a la vieja aspiración del registro suelto, el sistema naval predominante desde el segundo tercio del siglo XVI fue el de la navegación en conserva. Lo normal era que la Casa de la Contratación esperase la acumulación de varios mercantes –al menos ocho– para navegar con más seguridad y en compañía de algún navío de guerra<sup>14</sup>. Además, para complementar la protección de la Carrera de Indias se establecieron dos armadas sufragadas a través de la avería<sup>15</sup>, a saber: una, la Guardacostas de Andalucía, cuyo objetivo era la vigilancia de la costa de Andalucía Occidental, así como la custodia de los buques, tanto en la ida hasta las islas Canarias como al regreso, desde las Azores a Sanlúcar (Mira 1998b: 48-49). Y dos, la Armada del Caribe, cuyo fin explícito era “la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera de Indias a su paso por dicha área” (Mira 2000a: 561-562).

La paz suscrita con Francia en 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, aunque eso sí, observando las ordenanzas vigentes y el registro obligatorio en el puerto de Sevilla (Caballero 1997: 39-40). Sin embargo, pronto se pudo comprobar

<sup>10</sup> Por registro suelto entendemos la navegación de los navíos individualmente, sin la necesidad de esperar la formación de una flota. Evidentemente esta circunstancia no los eximía en absoluto del registro previo de las mercancías embarcadas ante los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla.

<sup>11</sup> 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 de 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 1945, T IV: 235-237).

<sup>12</sup> Éste es el término comúnmente utilizado en la época para designar la navegación agrupada de varios navíos. Dicho vocablo sigue usándose actualmente en el argot náutico.

<sup>13</sup> Memorial de don Álvaro de Bazán, h. 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-17).

<sup>14</sup> Como es bien sabido estos buques de guerra no se diferenciaban estructuralmente de los navíos comerciales. La única diferencia radicaba en su dotación material y humana, pues, iban especialmente artillados y sin carga comercial (Carande 1990, I: 352; Mira 1998b: 48).

<sup>15</sup> La avería era una imposición bajomedieval, reactivada a partir del siglo XVI y cuyo objetivo era reducir el riesgo del transporte marítimo contra “peligros no cubiertos” por los seguros marítimos ordinarios. No debemos olvidar que la posibilidad de un ataque corsario no se contemplaba en los seguros ordinarios dado el alto riesgo que representaba, de ahí que la avería surgiese como un medio para paliar en alguna medida los efectos de estos eventuales asaltos (Del Vas Mingo/Navarro Azcúe 1992: 602). Un análisis de la figura jurídica de la avería y de su evolución histórica pueden verse en los recientes trabajos de Luque Talabán (1998: 113-145) y de Del Vas Mingo/Luque Talabán (2000: 575-603).

que la realidad era bien distinta. Con paz o sin ella, los enemigos –más piratas que corsarios– no dejarían de atacar a los navíos españoles. Por ese motivo se decidió finalmente que la Armada Guardacostas de Andalucía no se desarmara y que se continuase con la recaudación de la avería. Al año siguiente los rumores sobre la reanudación virulenta de los ataques enemigos adquirió tal magnitud que las autoridades españolas decretaron que ningún velero español partiese de las islas Azores hasta que no arribase a ellas la Armada Guardacostas de Andalucía (Mira 1998b: 77).

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 certificaron varios ataques en los puertos del Cantábrico llevados a cabo por corsarios ingleses “aunque dicen que entre ellos hay gente de cuatro naciones”<sup>16</sup>.

La sensación de zozobra entre las autoridades, los marinos, los maestros y los comerciantes fue muy considerable, a juzgar por los numerosos testimonios de la época. El corsarismo no parecía ya un fenómeno coyuntural, pues, no sólo no desaparecía sino que tendía a aumentar con el paso de los años, ampliándose la ofensiva incluso a los meses de invierno<sup>17</sup>. En ese ambiente de intensa actividad corsaria, de crisis del modelo naval vigente y cuando las críticas al sistema arreciaban<sup>18</sup>, aparecieron numerosos proyectos de navegación alternativos. Se trataba de planes que pretendían, bien el establecimiento de medidas para reformar la Carrera de Indias<sup>19</sup>, o bien, la creación de un ordenamiento naval alternativo al existente.

Como ya hemos dicho, los planes de Bazán no fueron los únicos, pues, otros marinos experimentados como Andrea Doria, Bernardino de Mendoza o Andrés de Archuleta plantearon sus propios proyectos para recuperar la seguridad en la Carrera de Indias. Algunos de ellos fueron bastante ingeniosos, como el de Bernardino de Mendoza, quien, justificándose en la enorme extensión del océano, negó la eficacia de las armadas. Según él, ni los navíos de escolta, ni las armadas de averías serían suficientes para frenar a los corsarios. Por ello, lo más importante era realmente que cada buque cumpliese las ordenanzas y fuese suficientemente artillado “porque siendo tantos como son los dichos navíos dificultosamente se pueden guardar con tres o cuatro o cinco que se suelen armar para su guarda”<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> Por ejemplo, por esas fechas Bernardino de Mendoza denunciaba la ineficacia de las armadas de averías porque “se han tomado muy pocos corsarios y gastado gran cantidad de dineros”. Para dotarlas de mayor eficacia proponía una armada que estuviese siempre aprestada “detrás de ellos”. Memorial de Bernardino de Mendoza, h. 1549. (AHN, Diversos, doc. de Indias 93).

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> Y para pertrechar bien los navíos preveía como solución la fundición de 3.000 quintales de artillería para que se distribuyese entre las naves de Indias “de manera que vayan bien armadas y en orden como no teman aunque esté cualquiera de ellas sola a otra nave de corsarios”. También pretendía que se examinasen bien las naves de Indias para comprobar que iba suficientemente artilladas. Como complemento a esto propone –lúcidamente por cierto– que se despachen tres flotas anuales, una en enero, otra en mayo y finalmente, otra en septiembre y que “ningún navío vaya solo sino fuere por especial orden y mandamiento de Su Majestad”. Parecer de don Bernardino de Mendoza sobre lo de la navegación de las Indias, s/f. (AHN, Diversos, doc. de Indias 93).

Pues, bien, de todos esos proyectos presentados en el segundo tercio del siglo XVI, el más concienzudo, extenso, revolucionario y trascendental fue, sin duda, el de Álvaro de Bazán “el Viejo” que estudiaremos en las páginas siguientes.

### 3. Álvaro de Bazán y sus proyectos de navegación

Los planes de navegación de Álvaro de Bazán recibieron en su época críticas muy duras tanto a nivel institucional –del Consejo de Indias, de la Casa de la Contratación y, sobre todo, del Consulado sevillano–, como a nivel particular, por parte de muchos de los comerciantes y navegantes más conocidos de la época –Andrea Doria, López de Archuleta, Bernardino de Mendoza, etc–. Una lectura superficial de la documentación podría crear la errónea sensación de que estos proyectos carecían de toda consistencia. Nada más lejos de la realidad, puesto que fueron 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 con posterioridad. Las ideas de Bazán estuvieron a un ápice de prosperar y, de haber sido así, hubiese cambiado el sistema naval y comercial de España con las Indias en la época colonial.

#### 3.1. *El primer proyecto*

Del primer proyecto de navegación propuesto por Bazán tan sólo disponemos de dos borradores, ambos incompletos y sin fecha<sup>21</sup>. No obstante, su data debe ser probablemente de la primera mitad de 1548, pues, en una Real Cédula dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación el 28 de octubre de 1548 se les pedía que tratasen con el consulado de Sevilla el proyecto de navegación presentado por Bazán<sup>22</sup>. También a principios de 1549 se envió una carta al emperador diciéndole, que si Bazán insistía en su proyecto de navegación con galeazas, que se autorizase pero “sin que Su Majestad haya de poner dinero, ni otra cosa en ello”<sup>23</sup>. Por otro lado, el 27 de febrero de 1549, el Consulado de Sevilla escribió al rey diciendo que ya tenían preparado el informe solicitado sobre las veinte galeazas de Bazán, y que lo remitirían en breve al Consejo de Indias<sup>24</sup>.

Gracias a estos dos borradores, y a algunas otras referencias que aparecen en otras tantas informaciones posteriores, podemos reconstruir el proyecto en sus partes esenciales. Bazán se comprometería a botar veinte galeazas que, en grupos de cuatro, efectuarían un total de cinco travesías anuales. A cambio, el prestigioso marino pedía varias prebendas, a saber: primero, nada menos que el importante y elitista título de almirante, y

<sup>21</sup> Memorial de Álvaro de Bazán, s/f. (AHN, Diversos, doc. de Indias 23/39). Y proyecto de 20 galeazas que quiere construir Bazán, s/f. (AGS, Consejos y Juntas de Hacienda 20-19).

<sup>22</sup> Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, 28 de octubre de 1548. (AGI, Indiferente General 1964, L. 11, fols. 106v-107).

<sup>23</sup> Carta a Su Majestad, 3 de enero de 1549. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-24BIS). También la cita Carande (1990, I: 395).

<sup>24</sup> Carta del prior y cónsules a Su Majestad, Sevilla, 27 de febrero de 1549. (AGI, Indiferente General 1093, N. 87).

segundo, el privilegio de que, al menos durante veinte años, nadie pudiera construir galeazas en el Imperio. Muy posiblemente, el proyecto incluía el estanco del comercio indiano, aunque eso sí, debiendo aceptar, previo pago del correspondiente flete, las mercancías de los distintos comerciantes de Indias. Ese aspecto fue uno de los que con más intensidad se censuró, siendo eliminado en los proyectos sucesivos. Así, por ejemplo, en un memorial anónimo se decía en relación a este primer proyecto lo siguiente:

Ha se de advertir y notar bien que las veinte galeazas que don Álvaro quiere hacer, y aunque fuesen cincuenta, no bastarían a llevar lo que se carga en España para las Indias y traer los retornos de ellas porque ahora andan en este trato casi cien navíos harto buenos y siempre hay carestía de ellos y *si las dichas galeazas pusiesen en estanco en el cargar de las mercaderías en breve se desharían de ellas sus dueños y de necesidad habría de cesar gran parte del trato* pues son infinitos los que hacen cargazones para las Indias por dar aviamiento a sus navíos y ganar con ellos que si no los tuviesen tampoco entenderían n el dicho trato<sup>25</sup>.

Asimismo, en esta primera propuesta, Bazán exigía una suma algo elevada, concretamente unos 2.000 ducados anuales por cada galeaza; en total 40.000 ducados, a cambio de la cesión de la tercera parte de los beneficios que se obtuviesen en concepto de fletes<sup>26</sup>. De esta forma pretendía compartir con la Corona los beneficios del monopolio del comercio indiano.

También demandaba dos tercios de todas las presas que se hicieren durante su andadura, lo cual tampoco era excesivo teniendo en cuenta que las armadas no eran reales sino de propiedad particular. No olvidemos que en estos casos lo normal era que el rey tan solo obtuviese el quinto de la presa<sup>27</sup>.

En este proyecto, Bazán defendió especialmente las virtudes de la galeaza, navío que, como ya hemos dicho, había sido inventado por él mismo. A su juicio era un buque mucho más veloz que ninguno de los utilizados en la navegación atlántica, por ser *afraigatado* y por llevar ciertas mejoras en el velamen. El propio Bazán describía sus buques “de nueva invención” de la siguiente forma:

Que las dichas veinte galeazas que ha dicho que pondrá y traerá en la dicha navegación serán bastardas de galera y galeón y que no tendrán tanto de galera como tienen las venecianas porque son muy bajas de costado para ir a Indias, las cuales tendrán a doscientos toneles poco más o menos. Que estos navíos serán muy livianos de la vela por cierto secreto que tendrán en la hechura y en las velas, tanto, que **ningún navío de los que han ido a Indias, españoles ni franceses, andarán tanto como ellos** y que llevarán los remos para el efecto que lo traen las venecianas que es para salir del puerto y entrar en él y ponerse en batalla y para ayudarse a dar caza a otra armada y para alcanzarla más presto o desviarse de ella<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Memorial anónimo sobre los proyectos de Bazán, s/f. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-35).

<sup>26</sup> Parecer de Andrea Doria, s/f. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-8).

<sup>27</sup> En este sentido López de Gómara afirmó: “Que cuando el rey bastecía y pagaba la flota era suya toda la presa; y que dando los navíos, armas y viandas había las tres partes, y la otra era para los que iban a su costa, y que si no ponía más de las armas y navíos no tenía más de la media, y lo demás era para los que bastecían la flota. Y que por solo los navíos llevaba la cuarta parte. Y que cuando algunos armaban todo pagaban el quinto al rey” (López de Gómara 2000: 57).

<sup>28</sup> Proyecto de veinte galeazas que quiere construir Álvaro de Bazán, s/f. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-19).

Estaba previsto que estos navíos viajaran fuertemente pertrechados con artillería pesada –lombardas y culebrinas– y, por supuesto, con la munición suficiente y el reglamentario armamento de los soldados<sup>29</sup>.

Las críticas vertidas por algunas instituciones indianas, como el Consulado sevillano, fueron extremadamente severas. Según afirmaban, el monopolio destruiría el trato con América, produciéndose un gran perjuicio económico, tanto para los tratantes de Indias como para la Corona. Los miembros de esta institución sostenían que las galeazas no eran navíos adecuados para la navegación indiana, debido a su escaso calado. Asimismo, pensaban que no serían suficientes para mantener el tráfico mercantil, pues, según decían, en esos momentos comerciaban con las Indias un centenar y medio de navíos, todos ellos de más de 150 toneladas<sup>30</sup>.

### 3.2. *El segundo y el tercer proyecto*

A principios de 1549, Álvaro de Bazán, después de asumir la gran cantidad de críticas recibidas –muchas de ellas injustificadas–, decidió introducir una serie de modificaciones y presentar un nuevo diseño a la Corona. En relación a este segundo proyecto tampoco disponemos del documento original sino de tres instrumentos colaterales que comentan la cuestión, a saber: uno, un capítulo que sobre el mencionado proyecto envió el rey al Consejo de Indias, para que emitiese su parecer<sup>31</sup>. Dos, una resolución sin fechar, posiblemente en respuesta al documento anteriormente citado del Consejo de Indias<sup>32</sup>. Y tres, un parecer, también sin data, de los oficiales de la Casa de la Contratación<sup>33</sup>. Cotejándolos entre sí hemos obtenido las principales cláusulas de este segundo plan que introduce varias novedades importantes con respecto al primero: los navíos serían un total de 12 galeazas –8 menos que en el plan inicial–, destinándose la mitad a la ruta de la Nueva España y, la otra mitad, a la de Tierra Firme. Partirían de tres en tres, con una regularidad trimestral, teniendo su sede, obviamente, en la capital hispalense.

<sup>29</sup> A este respecto escribía en el proyecto: “Que cada galeaza de estas tendrá dos crujías con dos cañones o culebrinas con un ingenio que cuando el uno tirare con la retenida saque al otro fuera a tirar y dos medias culebrinas en la proa y otras dos medias culebrinas en la cuadra y dos medios cañones y dos sacres en la medianía y diez buzacos pedreros con sus pelotas y las ternas de pedernales y sesenta versos de hierro que son mejores que los de metal la cual toda será aderezada de cureñas y cargadores y atacadores y 14.000 pelotas de hierro colado para la artillería de metal y 24.000 pelotas de plomo con sus dados de hierro para los versos y 4.000 pelotas de piedra para los medios cañones y buzacos y 10.000 picas de arrojar y 1000 picas de mano y 4000 gorguices y 2000 dardos para las gatas y 90 arcabuces con sus aderezos de respecto y 800 coseletes de cuero porque los de hierro se pierden luego y que tendrán 20 oficiales y marineros cada una galeaza y diez lombarderos y 20 arcabuceros y diez proheles y aliheres que son por todos sesenta personas de pelea. Han de tener sus velas latinas enteras todas jarcias cables” (*Ibidem*).

<sup>30</sup> Parecer del Consulado sevillano sobre el proyecto de navegación de 20 galeazas presentado por Álvaro de Bazán, h. 1549. (AHN, Diversos, doc. de Indias 81).

<sup>31</sup> Capítulo enviado por el rey al Consejo de Indias, Bruselas, 30 de junio de 1549. (AHN, Diversos, doc. de Indias 88).

<sup>32</sup> Resolución del Consejo de Indias de lo que toca a las galeazas, s/f. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-40).

<sup>33</sup> Parecer de los oficiales de la Casa de la Contratación, s/f. (AHN, Diversos, doc. de Indias 23/40).



Las exigencias financieras de Bazán también experimentaron una drástica reducción, limitándose en esta ocasión a tan sólo 9.200 ducados de ayuda de costa anuales.

El informe de la sevillana Casa de la Contratación fue bastante ambiguo. Si bien señaló algunos aspectos muy positivos del proyecto, como la mayor regularidad de los avisos y la mayor seguridad con la que viajarían los caudales de Indias, sin embargo, insistió también en varias cuestiones negativas que se derivarían de la firma del citado asiento: primero, la armada no limpiaría la costa andaluza de corsarios y, por tanto, habría que seguir fletando armadas de averías. Y segundo, el comercio se vería seriamente perjudicado y reducido, sobre todo por la intención de Álvaro de Bazán de no esperar a los comerciantes “ni en Castilla ni en Indias”. Asimismo los oficiales de Sevilla volvieron a manifestar sus serias dudas sobre la capacidad naval de las galeazas<sup>34</sup>.

En medio del debate que se generó y de las muchas críticas que su plan seguía despertando, Bazán consideró oportuno rehacer de nuevo su proyecto, aunque en esta ocasión manteniendo lo esencial. En un memorial, que podríamos fechar en septiembre de 1549, éste sustituyó sencillamente su proyecto de doce galeazas por el más convencional de doce galeones, pues “parecen más en servicio de Su Majestad”<sup>35</sup>. Por lo demás, vuelve a insistir en las mismas cuestiones, es decir, en las deficiencias del sistema naval vigente, con interminables esperas de los navíos, la ineficacia de las efímeras armadas guardacostas, los altos costes de los seguros, etcétera. En esta ocasión planeó que partiesen dos galeones cada dos meses para recoger regularmente el metal precioso y los caudales, tanto de propiedad real como particular. En caso de guerra, partirían los galeones de tres en tres cada trimestre<sup>36</sup>.

### 3.3. *El cuarto proyecto*

Sin embargo, a Bazán le debió parecer demasiado simple el cambio como para que la actitud de las instituciones indianas se tornase favorable. Por ello, el 7 de octubre de 1549 tenía listo su cuarto y definitivo proyecto. Éste estaba mucho más elaborado e incluía bastantes novedades y, sobre todo, rectificaciones a ciertos aspectos que habían sido muy reprochados en los planes anteriores<sup>37</sup>. Concretamente se comprometía a aprestar seis galeones –tres de nueva invención y otros tres ordinarios– y tres galeazas en un plazo de cuatro meses desde la firma del contrato. Sin embargo, estos buques serían provisionales mientras terminaba de construir otras tres galeazas de nueva invención. Así, pues, al final la flota debía quedar compuesta por tres galeones de nueva invención y seis galeazas.

Los llamados galeones de nueva invención, de forma similar a las galeazas, no eran otra cosa que el resultado del *afragatamiento* del navío, lo que en teoría le proporcionaba

<sup>34</sup> “Que el porte parece bien pero especialmente para la vuelta no conviene que sean rasas porque la fuerza del mar haría mucho daño y que tengan costados y que no fueren tan largos como las galeazas”. Parecer de los oficiales de la Casa de la Contratación, h. 1549. (A.H.N., Diversos documentos de Indias leg. 23/40).

<sup>35</sup> Memorial presentado por Álvaro de Bazán, h. 1549. (AHN, Diverso, doc. de Indias 23/42).

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> Apuntes de don Álvaro de Bazán sobre su proyecto de navegación, Valladolid, 7 de octubre de 1549. (AHN, Diversos, doc. de Indias 23/48).

una mayor rapidez. Esta última virtud fue en la que más énfasis puso el marino a la hora de defender sus navíos. Así, en una extensa información realizada por el propio Bazán sobre sus galeones, testigos como Baltasar de Prado afirmaron que, aunque estos se topasen con una gruesa armada de corsarios, el preciado metal llegaría con seguridad a Sevilla “por su ligereza y por lo mucho que andan”<sup>38</sup>. Las cuestiones técnicas que le proporcionaban esa mayor velocidad también quedaron unánimemente explicadas por los declarantes:

Las dichas nuevas invenciones son que el corte o gálibo del plan y de lo que va debajo del agua de los dichos dos galeones es y va de tal manera y medidas y tan diferentes de los que se usan que, por esto y por su talle y hechura, **son muy ligeros y navegan mucho** y antes que se echasen a la mar los maestros que los hacían y los marineros y personas que los veían decían que tenían por cierto que serían los más ligeros navíos que se hubiesen visto como esto se pareció después por la experiencia, cuando fueron desde Vizcaya a Sevilla, porque este testigo se halló presente al tiempo que salieron de Portugalete y vio que iban tan ligeros que, con solas las velas del trinquete, alcanzaron a ciertos navíos que iban adelante de ellos con todas las velas metidas [...] Y demás de esto tienen otra nueva invención que es que pueden acrecentar dos medias velas engarzonadas con la vela mayor, con un ingenio de manera que, tirando, se pueden quitar de puesto cada vez que las quisieren quitar. Y cuando las quisieren poner es para andar mucho más de lo que andan. Y para cuando quisieren la media de sobreviento y dejar la de sotaviento [sic] andará mucho más el navío a la bolina que otro ningún navío<sup>39</sup>.

Otra de las cualidades que tenía la nueva embarcación era su gran capacidad defensiva, al llevar un buen número de piezas de artillería pesada y varias plataformas desde donde hacer el abordaje de los buques enemigos<sup>40</sup>.

Así, pues, irían tres armadas al año, formadas por un galeón y dos galeazas. Se incluía lógicamente una cláusula antimonopolio, pues, pese a que la cuestión del estanco ya había sido suprimida en los proyectos anteriores, las críticas a ese aspecto habían proseguido. Efectivamente su armada daría cobertura defensiva a los navíos mercantes que

<sup>38</sup> Información de Bazán, h. 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-45).

<sup>39</sup> *Ibidem*.

<sup>40</sup> “Otra nueva invención que es que entre los otros aposentos que tienen, tienen dos entresuelos de más de ciento y veinte pies de largo donde pueden llevar gran suma de cañones y culebrinas y tirarse por su portañolas levadizas y encima de éstas dos cubiertas tienen hechos sus filares y batallolas y puede ir mucha artillería demás [...] Item, sabe y ha visto que tienen los dichos dos galeones otra nueva invención que es que en la puerta del árbol del bajopiés lleva colgada una gata grande de cuatro cadenas, aforrada toda en cueros de vaca y claveteada con clavos de cabeza grande y muy fuerte, en la cual dicha gata han de ir hombres al tiempo que quieran embestir a otro navío [...] Y demás de esta gata hay otras dos gatas, una en la mesana, y otra, en la contramesana, que no la suele llevar ni lleva otro ningún navío de los usados. Y otrosí, los dichos dos galeones tienen otra nueva invención que es un callejón a manera de dormitorio de frailes con su puerta y fortificado al cabo de hacia la plaza del navío con sus saeteras y versos y dentro de este dormitorio está una cámara de armas y la cámara del capitán y tiene un escotillón por donde puede cerrar todo el navío que no puede entrar nadie debajo a todas las cuatro cubiertas y en esta cámara del capitán tiene una defensa hecha con troneras y tabloncillos gruesos a prueba de arcabuz [...] Item, tienen que, yendo de armada, podrán bogar remos sobre la segunda cubierta. Otrosí, los dichos galeones son mejores navíos para estar surtos en una playa fuera de puerto que ningunos galeones ni naos de los que ahora se usan porque son muy largos y para su grandeza muy bajos y por pescar poca agua y ser muy cerrados por arriba [...]” (*Ibidem*).

optasen por ir en la flota. Estaba previsto que al regreso se hiciese una escala en La Habana para esperar varios días a aquellos buques que quisiesen regresar en conserva. Las esperas en los puertos de Veracruz, Nombre de Dios y La Habana no se especificaban pero se decía que, en cualquier caso, deberían ser pocos días para evitar que a los navíos “se los comiera la bruma”. Finalmente, se especificaba, como en los proyectos anteriores, que la artillería debía prestarla el rey de sus arsenales de Sevilla o Málaga. Al regreso de cada viaje sería devuelta íntegramente, junto a aquella munición que no se hubiese utilizado.

#### 4. El asiento de 1550

Después de perfilar y adaptar el proyecto a las peticiones de la Corona y de sus asesores, finalmente, el 14 de febrero de 1550, se firmó en Valladolid el ansiado asiento<sup>41</sup>. El refrendo de este contrato no fue ni muchísimo menos un hecho casual o circunstancial. La decisión había sido largamente meditada por la Corona que no dudó en contrastar las ideas con las más altas instituciones de gobierno, así como con un buen número de personas vinculadas al comercio y a la navegación indiana. Incluso, sabemos que, con el objeto de analizar el citado proyecto, Carlos V llegó a nombrar una comisión mixta en la que se dieron cita destacados miembros de la administración hispana, a saber: Gutierre Velázquez y Tello de Sandoval del Consejo de Indias, Francisco de Almaguer del Consejo de Hacienda, los licenciados Galarzo y Montalvo del Consejo Real, y finalmente, el secretario Juan Vázquez de Molina del Consejo de Estado<sup>42</sup>. En definitiva, queda claro que el proyecto de Bazán fue tratado y debatido como lo que era realmente, es decir, como un asunto de Estado, de gran trascendencia política y, sobre todo, económica.

Como ya hemos afirmado, el asiento recoge básicamente los principales aspectos del último proyecto, aunque con algunas ideas extraídas de los bosquejos anteriores. Efectivamente los buques serían inicialmente seis galeones y tres galeazas, sin embargo, en un corto período de tiempo debía armar otras tantas galeazas, quedando definitivamente la escuadra compuesta de tres galeones y seis galeazas. Éstas se dividirían en tres armadas, formadas cada una de ellas por un galeón y dos galeazas, para hacer un total de tres travesías anuales. Junto al galeón y a las dos galeazas viajarían dos o tres zabras<sup>43</sup> para facilitar el comercio y, según se afirma en el asiento, “repartir las mercaderías que llevaren en las islas, como los mercaderes quisieren”<sup>44</sup>. Ahora bien, era condición inexcusable

<sup>41</sup> Traslado del asiento con don Álvaro de Bazán, Valladolid, 14 de febrero de 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-2). Este asiento se encuentra publicado en (CDIHE 1964, L: 265 y ss.) Se conservan asimismo dos borradores del mismo, uno en (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-47), y otro, más evolucionado en (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-1).

<sup>42</sup> Expediente sobre el proyecto de Álvaro de Bazán, 2 de agosto de 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-16).

<sup>43</sup> Como es bien sabido, la zabra era un navío de reducido tonelaje y escaso calado, bastante parecido al patache. Al igual que éste, solía acompañar a las armadas para agilizar el comercio o los avisos con los puertos por donde pasaba la escuadra.

<sup>44</sup> Cláusula novena del asiento de Álvaro de Bazán, Valladolid, 14 de febrero de 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-2).

que estas pequeñas embarcaciones no pudiesen transportar “oro ni plata ni perlas en el viaje ordinario”<sup>45</sup>. El objetivo de las flotas queda muy bien especificado en el punto primero del citado asiento:

Con las cuales dichas galeazas y galeones ha de servir en traer todo el oro y plata y perlas que nos tuviéremos en las Indias y de los particulares que lo quisieren enviar o traer a estos reinos, según y de la manera que ahora lo traen los navíos que a ellas van, lo cual traerán a la Casa de la Contratación que está en la ciudad de Sevilla y lo entregarán a los oficiales de ella como sea costumbre hacer. Y para seguridad de ello los capitanes de los dichos galeones y galeazas y los maestros de ellos darán fianzas de la cantidad y manera que ahora se acostumbra hacer, pero, si algún mercader u otra persona quisiere traer su oro o plata en otros navíos, que lo pueda hacer sin que en esto haya estanco<sup>46</sup>.

En el segundo punto del asiento se establecía una novedad interesante, a saber: salvo el año inmediato a la rúbrica del asiento, Bazán no estaría obligado a escoltar a los demás buques españoles que hicieran la Carrera de Indias. La finalidad única del asiento era, pues, disponer de un grupo de navíos de alto tonelaje, bien pertrechados y con una tripulación experta que condujese los caudales de Indias con la seguridad necesaria. Una idea verdaderamente sorprendente porque se adelantó más de medio siglo a la decisión de las autoridades indianas de construir el poderoso Galeón de la Plata<sup>47</sup>. Este último era un buque de alto tonelaje e igualmente *afragatado*, como había pretendido Bazán con sus galeones de nueva invención. Los veleros de Bazán superarían en total las 2.000 toneladas e irían bien armados, con 1.700 quintales de artillería que la Corona prestaría, y tripulados por 900 personas altamente cualificadas<sup>48</sup>.

Asimismo, se insistía mucho en que, en lo relacionado con la cargazón, con los espacios para las piezas de artillería y en todo lo demás referente a la seguridad de los navíos, se debían observar fielmente las ordenanzas que al respecto estaban vigentes para la navegación de las Indias<sup>49</sup>. La ayuda de costa asignada quedó fijada finalmente en 3.200 ducados por cada viaje<sup>50</sup>, es decir, un total anual de 9.600 ducados, poco más de lo previsto en su segundo proyecto. Obviamente, con esa escasa renta Bazán no podría cubrir siquiera una tercera parte del apresto de la flota y del pago a sus tripulantes, pues, verdaderamente los beneficios esperaba obtenerlos transportando mercancías en los buques y alquilando los fletes sobrantes<sup>51</sup>. Sus armadas atracarían en tres puertos, a saber: Veracruz, donde esperarían un máximo de treinta días, y Nombre de Dios y Santo Domingo, donde aguardarían tan sólo quince días respectivamente<sup>52</sup>.

En cuanto a los privilegios que solicitaba el marino, la Corona estuvo sumamente cauta y comedida. Bazán no logró su pretensión de ser almirante de las Indias aunque sí recibió el título de “capitán general de la navegación de las Indias”, el cual, no obstante,

<sup>45</sup> *Ibidem*.

<sup>46</sup> Cláusula primera.

<sup>47</sup> Sobre el Galeón de la Plata puede verse el trabajo de Serrano (1989).

<sup>48</sup> Cláusulas segunda, tercera y cuarta.

<sup>49</sup> Cláusula decimocuarta.

<sup>50</sup> Cláusula cuarta.

<sup>51</sup> Obviamente, la cláusula quinta del asiento le autorizaba a ello.

<sup>52</sup> Cláusula séptima.

no era vitalicio sino que se limitaba a un período improrrogable de quince años<sup>53</sup>. Por otro lado, los poderes asignados al cargo fueron muy limitados, pues tan sólo tenía autoridad sobre otras armadas o navíos de guerra con los que se encontrase en sus travesías, teniendo autoridad, eso sí, para capitanearlos en la búsqueda o persecución de corsarios<sup>54</sup>. También obtuvo el privilegio de la construcción exclusiva de galeazas por el mismo período de tiempo, es decir, por 15 años<sup>55</sup>. Y finalmente, se le prometieron en el mismo contrato tierras e indios para sus cuatro hijos, “habiendo respeto a los servicios que él me hubiere hecho en lo tocante a la navegación de las Indias”<sup>56</sup>.

Éste era, pues, el asiento firmado, el cual se puede resumir en pocas palabras: Bazán se comprometía a enviar a las Indias tres armadas anuales, formadas cada una de ellas por un galeón, dos galeazas y alguna zabra en las que, a cambio de beneficiarse de las mercaderías que cargase, traería con seguridad los caudales de Indias. Los costes económicos para la Corona eran verdaderamente ínfimos, unos 9.600 ducados anuales.

## 5. La suspensión del asiento

Las presiones ejercidas por los distintos organismos relacionados con la navegación indiana, especialmente por el poderoso Consulado sevillano, fueron intensísimas, aunque los argumentos utilizados fueron, a nuestro juicio, reiterativos y poco fundamentados.

Uno de los reproches, repetidos hasta la saciedad, fue la duda que mostraban de que los buques de nueva invención fuesen en verdad seguros y útiles para la navegación indiana. Así, por ejemplo, el parecer de Bernardino de Mendoza fue especialmente crítico, pues, no sólo puso en duda la valía de las galeazas para la navegación indiana sino que cuestionó la capacidad del mismísimo Álvaro de Bazán para diseñarlas. En este sentido, afirmaba que no las debió diseñar él sino “personas que tienen larga experiencia en hacerlas y lo han muchas veces experimentado”<sup>57</sup>. Incluso, iba más allá al escribir que los venecianos dejaron de usar navíos de cierta similitud, galeras y otros de menos porte, llamados galizabras, porque eran “inútiles” y de poco provecho<sup>58</sup>. Además, oponiéndose a la afirmación de Bazán y de otros marinos de la época, sostenía que las galeazas no podían navegar de bolina<sup>59</sup> y que sus velas latinas no servían para la turbulenta ruta de

---

<sup>53</sup> El título queda especificado en la cláusula decimoséptima. No obstante, Caballero Juárez, citando un documento de Martín Fernández de Navarrete, afirma que unos meses después, concretamente el 1 de agosto de 1550, se le otorgó una Real Provisión específica en la que se le nombraba oficialmente capitán general de la navegación indiana (Caballero 1997: 40).

<sup>54</sup> Ni tan siquiera se le da autorización para ejecutar a los corsarios que redujese sino que debía llevarlos ante los oficiales de la Casa de la Contratación para que, una vez allí, se decidiese su destino (cláusula octava).

<sup>55</sup> Cláusula decimosexta.

<sup>56</sup> Cláusula trigésimo primera.

<sup>57</sup> Parecer de Bernardino de Mendoza, s/f. (AHN, Diversos, doc. de Indias 93).

<sup>58</sup> *Ibidem*.

<sup>59</sup> Se trata de un término que se sigue utilizando en la actualidad y que denotaba una navegación dando bordadas para aprovechar al máximo la fuerza del viento.

las Indias<sup>60</sup>. No menos crítico fue Andrea Doria al decir, como su amigo Bernardino de Mendoza, que el éxito de las nuevas invenciones no se había probado pero que los venecianos las habían dejado de usar porque no eran de utilidad<sup>61</sup>.

Por otro lado, en una información practicada entre marinos experimentados de la Carrera de Indias, señalaron el inconveniente que suponía el alto tonelaje de los navíos, sobre todo porque no podrían acceder al puerto de las Muelas de Sevilla<sup>62</sup>. Y en este caso sí que tenían razón, pues, precisamente Álvaro de Bazán solicitó, poco después de la firma de su asiento, autorización para cargar en el puerto de Horcadadas –también en el Guadalquivir– y no en el de las Muelas, porque, según decía, sus navíos eran de gran tonelaje y temía por su seguridad<sup>63</sup>. Por lo demás, y como suele ocurrir en la historia, el tiempo le dio la razón a Bazán, sus navíos de nueva invención se utilizaron durante décadas en la navegación de la Carrera de las Indias. También sabía lo que hacía cuando aumentó el tonelaje de sus buques de la plata; pocas décadas después, todos los navíos destinados a este cometido tendrían el arqueo propuesto por él.

También censuraron, unos y otros, el exceso que suponía que, además de beneficiarse del comercio indiano y de las posibles presas que capturase, quisiese cobrar de ayuda de costa más de 9.000 ducados anuales. Algunos llegaron más lejos al proponer que se aceptase el asiento siempre y cuando se hiciese sin ninguna aportación económica por parte de la Corona. Pero, debemos insistir que también en este caso eran infundadas las acusaciones. Los costes para la Corona eran nimios comparados con los que había estado desembolsando hasta ese momento. Por citar algunos casos representativos diremos que la Armada del Reino de Granada, cuya capitania general ostentó precisamente Álvaro de Bazán entre 1529 y 1535, tenía unos costes anuales para la Corona de unos 200.000 ducados (Mira 2000b: 43). El mismo Bazán, en una carta fechada el 5 de julio de 1550 y dirigida al monarca, afirmaba que los costos de la Armada que había llevado Sancho de Biedma en ese año a las Indias le habían supuesto a la Corona un desembolso de 50.000 ducados<sup>64</sup>. Igualmente, sostenía que las flotas de Blasco Núñez de Vela y la de Alonso de los Ríos, formada por dos naos y cuatro carabelas, habían importado 80.000 y 60.000 ducados respectivamente<sup>65</sup>. En relación a esta última afirmación, algunos testigos pre-

<sup>60</sup> Según él este velamen necesitaba muchos marineros para “regirlas”, por lo que habría que contar con extranjeros y eso no era conveniente a la navegación de Indias, y además, “habiendo borrasca son dificultosas de amainar y es necesario mucha gente y diestra para hacerlo” (*Ibidem*).

<sup>61</sup> Concretamente escribió que “los venecianos las han tenido por fausto y ostentación y no por ganancia ni usan de ellas en sus armadas del mar por ser muy costosas y poco provechosas cuanto más que en el mar océano no se pueden servir de los remos como en el mar mediterráneo porque aquel mar hincha y se levanta mucho y es imposible bogar a tiempo ni concertarse los remeros y por esto tampoco pueden andar galeras en el dicho mar”. Parecer de Andrea Doria, s/f. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-8).

<sup>62</sup> Declaración de Andrés López de Archuleta, piloto y maestro de naos. Información que se tomó sobre el asiento de Bazán, s/f. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-26).

<sup>63</sup> Petición de Álvaro de Bazán a Su Majestad, h. 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-34).

<sup>64</sup> Carta del Álvaro de Bazán al rey, Valladolid 5 de julio de 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-10).

<sup>65</sup> Relación de los capítulos del asiento que don Álvaro de Bazán ofrece para la navegación de las Indias y de las adiciones y apuntamientos que a cada uno de ellos se hace, s/f. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-28).

sentados en la información que se hizo sobre el asiento declararon que Bazán exageró los precios y que ambas armadas “no costaron tanto”. Y aunque no les faltaba razón<sup>66</sup>, lo cierto es que los postulados de Bazán seguían siendo ciertos. La contribución de la Corona era mínima en comparación con lo que había desembolsado hasta esos momentos. Es más, en nuestra opinión, el aporte económico de la administración era tan escaso que no estamos seguros si el afamado marino hubiese sido capaz de rentabilizar su proyecto.

Pero, en general, sus ideas eran viables, tanto desde el punto de vista técnico como económico. En relación al primer aspecto no debemos olvidar que habían sido diseñadas por el más experimentado marino de la España de su época. Existían sobrados argumentos para confiar en él, dados los importantes servicios navales que había prestado a la Corona y a España durante décadas, tanto en armadas mediterráneas como atlánticas. Probablemente, un marino tan eficiente como Bazán hubiese traído los tesoros indios con bastante seguridad y sobre todo con una mayor regularidad.

En cuanto a la viabilidad económica de su plan ha quedado suficientemente demostrado que desde luego para la Corona era un verdadero privilegio poder contar regularmente con sus caudales indios a cambio de la módica cifra de 9.600 ducados anuales y de la obligación de prestar la artillería.

Pero había un serio problema: la elite económica del comercio indiano se sentía muy perjudicada. Efectivamente, los grandes armadores, los maestros de naos y los comerciantes —en su mayoría poseedores de navíos propios— vieron en el proyecto de Bazán una seria amenaza a sus intereses económicos. Una información tomada por la Corona en Sevilla en relación al asiento nos da las claves del problema. Todos los declarantes coinciden en decir que los pequeños mercaderes que tenían contratación con las Indias veían el asiento con buenos ojos, pero que, en cambio, los grandes maestros y tratantes “todos hablaban mal”. Veamos la declaración de un tal Juan de Pineda, cuyo testimonio nos parece fundamental para entender la oposición de los grandes armadores y comerciantes sevillanos:

Que ha oído, muchos días ha, este concierto que Su Majestad ha hecho con don Álvaro de Bazán y que no lo había visto hasta ahora y que este testigo lo ha platicado con mercaderes y otros ciudadanos que les toca en tener contratación en Indias y que **se huelgan mucho por tenerlo por provechoso porque los que son señores de navíos les llevan precios excesivos por los navíos** que van a las Indias y que, con esta armada que don Álvaro ha hecho y contratación, se ve claramente el provecho y que habrá baja en los fletamientos de los navíos y tendrán más seguridad los mercaderes<sup>67</sup>.

No menos contundente fue el jurado y fiel ejecutor de la ciudad de Sevilla, Alonso Vázquez, respondiendo en la misma línea que su convecino Juan de Pineda. En este caso sus circunstancias personales lo delataban, pues había sido vecino de La Española y mantenía un pequeño comercio de azúcares y cueros entre la isla y la ciudad hispalense.

<sup>66</sup> En una relación sobre los gastos que se hicieron en la armada de Martín Alonso de los Ríos de 1542 se especificaba claramente que estos ascendieron a 14.021.033 maravedíes, es decir, es decir, unos 37.489 ducados. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 24-387).

<sup>67</sup> Declaración de Juan de Pineda, vecino de Sevilla a la segunda pregunta de la información. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-26).

Según afirmaba, su negocio estaba muy resentido por los altos fletes que frecuentemente debía pagar a los señores de naos. Su testimonio es, como el de Juan de Pineda, tremendamente clarificador:

Que todos los mercaderes tratantes en Indias tienen ordinariamente parte en los navíos que van a las Indias cargados y algunos de ellos son todos suyos y, **por razón de gozar de los crecidos fletes que gozan, no tendrán está contratación y asiento que su Majestad tomó con el dicho don Álvaro por bueno**, pero que los mercaderes que no alcanzan a tener navíos la tienen por muy buena y santa y justa y que este testigo lo ha oído así platicar entre unos mercaderes y los otros y lo tiene por útil y provechoso porque claro está que, habiendo muchos navíos o tales como se acrecientan, se abajará [sic] el flete, así de la ida como de la vuelta<sup>68</sup>.

La otra cara de la moneda la ofreció el piloto Andrés López de Archuleta que tenía intereses cercanos a los de la elite comerciante. Éste valoraba muy negativamente el asiento, pero sin esgrimir argumentos consistentes, como veremos a continuación: en primer lugar, decía que los navíos eran muy grandes y no podrían entrar en el puerto de las Muelas, cuestión sin importancia, que estaba ya prevista y que además se podía resolver sin demasiada dificultad. Y en segundo lugar, se contradecía claramente al sostener, por un lado, que Bazán no encontraría la marinería suficiente para sus navíos y, por el otro, que al bajar los fletes también se reducirían los salarios y nadie querría enrolarse en los demás buques<sup>69</sup>.

Pero los grandes comerciantes indianos de la época tenían tanto poder que se atrevieron a desatender los designios Reales. Así, pese a que se demostró que los navíos de Bazán llegaron a tiempo para partir en lugar de la flota de Sancho de Biedma, los oficiales de Sevilla, contra la disposición real, dieron permiso a la flota para partir sin tener en cuenta el asiento. En julio de 1550 los regentes remitieron un dramático memorial al emperador Carlos V en el que le explicaban su zozobra<sup>70</sup>. Sus palabras no pueden ser más explícitas y son además sintomáticas del duro pulso que debieron librar con la elite. Concretamente afirmaban que la difícil situación creada se debía a las “relaciones apasionadas que habrán ido contra él [se refiere a Bazán] porque de continuo hemos sentido no tomar este negocio por los del Consejo de Indias con la voluntad que se requería”<sup>71</sup>. Asimismo reconocían que, tras haber nombrado una comisión dentro del Consejo de Indias, –los licenciados Gutierre Velázquez y Sandoval, el obispo de Lugo, Juan Vázquez, el licenciado Galarza y el contador Almoguer–, asesorados por otros miembros de la administración carolina, todos estuvieron de acuerdo en lo fundamental. Afirmaban explícitamente que nadie dio razones suficientes como para que no se cumpliera el asien-

<sup>68</sup> *Ibidem*.

<sup>69</sup> Preguntado Andrés López de Archuleta que por qué les es perjudicial a los maestros y otras personas dijo que porque “no se han de hallar marineros porque han de bajar los fletes y bajando los fletes no querrán los marineros navegar por lo poco que les cabrá de su parte que será muy poco el sueldo y vendrán a estar embarazados los unos y los otros y que para los tratantes mercaderes es provechoso porque bajan los fletes” (*Ibidem*).

<sup>70</sup> Memorial de los regentes a Carlos V, Valladolid, julio de 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-6).

<sup>71</sup> *Ibidem*.



to que es –decían– “en servicio de Su Majestad y contratación de las Indias”<sup>72</sup>. Explicaban también que era falso lo que decían referente al alto coste del asiento para la Corona, cuando era bien sabido que muchas armadas guardacostas suponían un desembolso superior a los 50.000 ducados. Así, pues, le explicaban al rey Carlos V que si algunos miembros de la comisión difirieron fue por falta de información y no porque tuviesen razones fundadas contra la firma del asiento<sup>73</sup>.

La protesta de Bazán por el trato recibido en Sevilla no se hizo esperar, notificando al rey el incumplimiento de lo dispuesto en su asiento por parte de los oficiales de la Casa de la Contratación, con el consiguiente daño económico<sup>74</sup>. La Corona acordó ratificarle todos sus privilegios, instando a las autoridades a respetar los acuerdos. Sin embargo, todo parece indicar que una vez perdido el primer año, el proyecto quedó en el olvido. Muchas debieron ser las presiones ejercidas por los grandes financieros y comerciantes de la Carrera de Indias, a través de instituciones como el Consulado, la Casa de la Contratación o el Consejo de Indias. El gran marino se topó, en palabras de Ramón Carande (1990, I: 394), con “la tela de araña de intereses creados, dispuesta a dar caza a los entrometidos”. Evidentemente, los grandes armadores, cónsules y cargadores, lograron evitar la aplicación de un asiento que mermaba considerablemente sus privilegios.

Pese a la suspensión, los galeones, galeazas y naos de Bazán continuaron viajando a las Indias, aunque con desigual fortuna. Así, a principios de 1552, había en el puerto de Santo Domingo una nao de 360 toneladas, propiedad suya y capitaneada por su hijo Luis Bazán. Poco después, los oficiales de la isla decidieron confiscarla de manera forzosa para que se sumase a una armadilla que, al mando de Cristóbal Colón –hermano del almirante Luis Colón–, se formó precipitadamente para rechazar a un grupo de naos francesas. Después de robar un barco en San Germán, los franceses se dieron a la fuga. Fueron perseguidos por la escuadra española hasta que una gran tormenta dio al traste con ella, hundiendo el navío capitaneado por Luis de Bazán y muriendo sus 120 tripulantes<sup>75</sup>.

Por lo demás, Álvaro de Bazán se debió conformar con servir durante bastantes años como capitán general de la Armada Guardacostas de Andalucía, o Armada del Océano como se la empezaba a conocer por aquellas fechas. Algún historiador, como Olesa Muñido (1968: 591-592), ha afirmado que su proyecto de navegación estuvo referido al área costera y no a la travesía atlántica, hecho que, como hemos visto, no parece cierto. Está bien claro que su proyecto y su asiento se referían a la navegación indiana y que si

<sup>72</sup> *Ibidem*.

<sup>73</sup> Concretamente concluían: “Los dos del consejo de Indias se conformaron en las más cosas del asiento con los otros que fueron nombrados para la resolución de él y en lo que difirieron no dieron razones suficientes para que se dejase de hacer y si las otras personas de quien se tomó parecer para tratar del dicho asiento fueron de contraria opinión debe V. M. considerar que los que dieron el dicho parecer fueron los del Consejo de Indias y los oficiales de la Casa de la Contratación que es todo una cosa y que no trataban sino de contradecir el negocio y si el prior y cónsules los siguieron en algunas cosas fue por estar mal informados de ellos de la negociación, porque después de entendida se sabe que les parece bien lo que se ha hecho”. (*Ibidem*).

<sup>74</sup> Expediente sobre el asiento de Álvaro de Bazán, 2 de agosto de 1550. (AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-16).

<sup>75</sup> Cartas de los oficiales de la Española a Su Majestad fechadas en Santo Domingo, el 15-VIII-1552, el 16-XII-1552 y el 16-V-1553. (AGI, Santo Domingo 71, fols. 39-42v).

finalmente quedó como capitán general de la Armada Guardacostas fue exclusivamente por la suspensión de la aplicación de su asiento. Mal asunto para la Corona sobre la que, después de verse obligada al incumplimiento de un acuerdo firmado por ella misma, podían recaer muchas dudas sobre su fiabilidad como institución, una situación a la que se vio abocada por las presiones de quienes, con sus caudales, garantizaban la estabilidad económica del mismísimo Estado.

## 6. Conclusiones

Ante todo queremos decir que, aunque globalmente el proyecto de Bazán fracasó, su influencia en el sistema naval de la Carrera de Indias fue muy considerable. En este sentido queremos traer a colación las palabras de Haring (1979: 329), al decir que Álvaro de Bazán “el Viejo” fue el primero en utilizar grandes galeones en la navegación indiana. Efectivamente, él fue quien planteó por primera vez la necesidad de usar grandes buques para traer el metal precioso americano, medida que, como hemos podido comprobar en este artículo, fue muy discutida en su momento. Sin embargo, el tiempo le dio la razón, pues, la tendencia progresiva desde entonces fue al aumento constante del tonelaje de los navíos de la Carrera.

Igualmente, hay que destacar entre sus muchos méritos la invención de la galeaza, un buque a medio camino entre el galeón y la galera que, si bien no llegó a desplazar a aquél como navío por excelencia de la Carrera de Indias, sí jugó un papel muy destacado durante buena parte de la época colonial. Sus galeazas y galeones “de nueva invención” tenían la ventaja de ser más rápidos que los navíos convencionales pero también el inconveniente de resultar bastante más costoso su mantenimiento, debido fundamentalmente al mayor número de tripulantes que requerían.

Por otro lado, en este artículo se demuestra que en las décadas previas al establecimiento definitivo del sistema de dos flotas anuales se debatieron y analizaron distintos proyectos. Y concretamente, el presentado por Álvaro de Bazán supuso una seria apuesta por otro sistema de navegación alternativo que suponía el monopolio de la navegación indiana por sucesivos asentistas. De haber triunfado, finalmente, sus ideas hubiesen modificado notablemente el modelo de navegación entre España y sus colonias americanas.

## Bibliografía

- Caballero, José Antonio (1997): *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. México: UNAM.
- Carande, Ramón (1990): *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Cervera Pery, José (1982): *La estrategia naval del Imperio*. Madrid: Editorial San Martín.
- (1988): *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*. Madrid, Empresa nacional Bazán.
- Céspedes del Castillo, Guillermo (1945): “La avería en el comercio de Indias”. En: *Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla), vol. 2, N.º 1, pp. 517-698.
- Chaunu, Pierre (1983): *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- CDIHE (1964), *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, Vaduz: Real Academia de la Historia.

- Del Vas Mingo, Marta Milagros/Navarro Azcúe, Concepción (1992): "El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI". En: *Actas del Congreso de Historia de los Descubrimientos*, Sevilla: Real Academia de la Historia, T. III, pp. 579-614.
- Del Vas Mingo, Marta Milagros/Luque Talaván, Miguel (2000): "La avería de disminución de riesgos en el reinado de Carlos V". En: *El Emperador Carlos V y su tiempo*. Sevilla: Cátedra General Castaño, pp. 575-603.
- Encinas, Diego de (1945): *Cedulario indiano*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica.
- García-Baquero González, Antonio (1992): *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla: Editorial Algaida.
- Haring, Clarence H. (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica.
- López de Gómara, Francisco (2000): *Guerras del mar del Emperador Carlos V*. Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V.
- Lorenzo Sanz, Eufemio (1986): *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Luque Talaván, Miguel (1998): "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)". En: *Revista Complutense de Historia de América* (Madrid), N.º 24, pp. 113-145.
- Mira Caballos, Esteban (1998a): "La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas reflexiones". En: *Revista de Historia Naval* (Madrid), vol. 16, N.º 62, pp. 63-74.
- (1998b): *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla: Editorial Muñoz Moya.
- (2000a): "El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe". En: *El Emperador Carlos V y su tiempo*. Sevilla: Cátedra General Castaño, pp. 557-573.
- (2000b): "La Armada del Reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia". En: *Revista de Historia Naval* (Madrid), vol. 18, N.º 68, pp. 35-54.
- Olesa Muñido, Francisco Felipe (1968): *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Historia Naval.
- Serrano Mangas, Fernando (1989): *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España.
- Szaszdi León-Borja, István (1999): "El origen de la Armada de Vizcaya y el Tratado de Alcáçovas". En: *Historia, Instituciones, Documentos* (Sevilla), N.º 26, pp. 547-574.
- Trueba Gómez, Eduardo (1982): "La jurisdicción marítima en la Carrera de Indias durante el siglo XVI". En: *Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla), vol. 39, N.º 3, pp. 93-131.
- Veitia Linaje, José (1981): *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Madrid: Comisión Argentina de Fomento Interamericano.