

La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV

EDUARDO AZNAR VALLEJO
CEMYR, Universidad de La Laguna

Durante el siglo XV se produjeron notables cambios en la organización de la flota real castellana, cuyo núcleo constitutivo dejó de estar en las galeras, dotadas por la monarquía y patroneadas por los hombres del Almirante, para trasladarse a los veleros de particulares, contratados para cada ocasión. Tales cambios no deben entenderse como un eclipse de la potencia naval castellana, sino como una opción política y técnica, que se reveló útil para la consecución de los fines del estado castellano. No en vano, durante este período Castilla reforzó su relevante papel político en Europa, se consolidó como potencia mercantil y emprendió un notable proceso de expansión ultramarina.

Por imperativo de espacio, analizaré este complejo y poco documentado fenómeno desde la perspectiva andaluza y restringiéndolo a su aspecto propiamente militar¹. Por esta razón no abordaré otros fines de las armadas regias (transporte de personalidades, avituallamiento, etc). Tampoco me ocuparé de aquellas formas de guerra naval reservadas por la monarquía a la iniciativa de sus súbditos, caso de las flotas señoriales y de las acciones de corso.

* * *

En los siglos XIII y XIV, la Corona había creado poderosos medios para la guerra naval. En primer lugar, instalaciones para la construcción y mantenimiento de embarcaciones. Eran éstas las atarazanas, a las que se habían asignado especialistas para su funcionamiento (carpinteros, herreros, tejedores ...) y se les había reservado el aprovechamiento de ciertas materias primas, particularmente la madera. El manejo de tales embarcaciones estaba asignado a técnicos, en especial a los denominados *cómitres*, que se beneficiaban de incentivos fiscales para asegurar su concurso. Por último, se contaba con la autoridad del Almirante, que cuidaba de su empleo. Tales medios seguían operativos en el siglo XV, aunque en un proceso creciente de disolución o transformación como veremos a continuación.

La importancia de las atarazanas sevillanas durante el siglo XV puede seguirse, en primer lugar, a través del número de trabajadores, o *francos*, adscritos a las mismas². Según los padrones municipales de 1422, el mismo ascendía a 486; cifra que Juan II redujo cinco años más tarde a 400. En 1440, el juez de comisión para este

1. La presente investigación forma parte de un proyecto más amplio, titulado *La organización de armadas en Castilla durante la Baja Edad Media*, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (Ref. BHA 2002-03787)

2. Las referencias de este apartado pueden verse en A. COLLANTES DE TERÁN, *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*. Sevilla, 1984, 239-241.

asunto la volvió a rebajar, en este caso a 320, en atención a la inactividad del momento y a la amplia disponibilidad de mano de obra norteafricana. En 1479 se depuró de nuevo la plantilla, dejándola en las 237 personas que cumplían los requisitos exigidos en sus puestos, aunque sin variar por ello la nómina oficial de 400. Conviene recordar que dicha relación incluía, además de oficios directamente vinculados con la industria naval (carpinteros de ribera, calafates, tejedores, ...), otros vinculados al transporte, a la producción de armas, a la guarda de los moros, etc³. Los padrones de finales de siglo apuntan a nuevas disminuciones en el número de los francos, aunque resulta imposible cuantificarlas, por excluirse de ellos a los no residentes en la Ciudad. La constante decadencia de las instalaciones se tradujo en 1516, en una información sobre su funcionamiento⁴. En ella se llegó a preguntar si los cómitres y oficiales seguían teniendo cargo de ellas, lo que evidencia un franco retroceso en su actividad. Frente a este panorama, la citada información estimaba que cincuenta años antes la capacidad de las instalaciones era de 20 galeras y 2 leños.

Sobre este aspecto no poseemos otras evaluaciones, aunque si sabemos que durante todo el siglo se construyeron, repararon y avituallaron en ellas galeras y navíos similares. De acuerdo con el testimonio de Ortiz de Zúñiga, en 1396 Martín Fernández Cerón, alcaide de las atarazanas, "fabricó" una poderosa armada, con la que, al final del verano, el almirante don Diego Hurtado de Mendoza salió a las costas de Portugal⁵. En el mismo sentido, en 1418 el Rey ordenó a los concejos del arzobispado de Sevilla y de los obispados de Cádiz y Córdoba que entregasen a Diego de Vadillo, alcaide de las atarazanas, todo lo que considerase necesario para hacer ciertas galeras⁶. Y diecisiete años más tarde, se envió otra orden a los mismos para poder terminar ciertas galeras, que ignoramos si coinciden con las anteriores⁷.

Las noticias sobre el papel constructivo de las atarazanas hispalenses reaparecen en 1447, al comprometerse el Rey ante las Cortes de Valladolid a conservar los moros, pinos y galeras de las mismas, acabando así con la práctica de cederlos a particulares⁸. Y se renuevan en 1475, año en que se hizo pesquisa contra 54 vecinos de Aracena por talas en los montes y robledos de la villa, que iban en perjuicio de las atarazanas y de los navíos que en ellas se construían⁹. Aunque los acusados fueron exonerados de los daños producidos antes de su emplazamiento —ocurrido a fines de 1477—, se les hizo pagar los posteriores a dicha fecha. Los mismos fueron aplicados a las obras de las atarazanas, a razón de 600 maravedís por árbol, además de una multa colectiva de 30.000 maravedís. Las instalaciones debían de encontrarse en mal estado, especialmente la primera nave en dirección a la Carretería, cuya parte anterior se encontraba

3. La relación de los oficios puede verse en Archivo General de Simancas-Patronato Real, leg. 58, nº 88 (Mercedes Antiguas 5182).

4. *Ibidem*.

5. D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de la Andalucía*. Madrid, 1795-96 (Edición facsímil, Sevilla, 1988). Tomo II, 258.

6. M^a J. SANZ y M^a I. SIMÓ, *Catálogo de documentos contenidos en los libros de cabildo del concejo de Sevilla*. Sevilla, 1975. Nº 1 (29-IX-1418).

7. *Ídem*, nº 14 (12-I-1435).

8. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*. Tomo III. Madrid, 1866. 549.

9. P. RUFO Y SERN, *Documentación andaluza en el Registro General del Sello (1463-1482)*. Huelva, 1996. Nº 909 (30-XI-1477).

derruida, amenazando ruina el resto¹⁰. Sabemos, por la cuenta dada ante el obrero mayor de los alcázares y atarazanas, que en 1483 se hicieron nuevas obras, consistentes en siete respaldos de ladrillo con mortero de cal y arena¹¹. La imagen de decadencia de las instalaciones se refuerza en 1493, cuando los Reyes cedieron a la Ciudad una de sus diecisiete naves, para que fuese utilizada como pescadería municipal¹². Por documentación posterior sabemos que dicha nave correspondía a la citada más arriba y que el Concejo hubo de acometer costosas obras para su ocupación, lo que pone en entredicho el alcance de las reformas de los años setenta¹³. Ante la magnitud de las mismas el concejo solicitó al Rey la concesión de sus rentas. Éste otorgó, en 1502, un tercio de las rentas de la pescadería y de las instalaciones allí construidas. En 1575 dichas instalaciones eran 12 lonjas grandes y 16 pequeñas, todas ellas arrendadas. En la segunda de dichas fechas, la situación era similar en las restantes naves, donde proliferaban las casas y bodegas alquiladas a particulares.

Como la construcción y mantenimiento de galeras era el principal cometido de las atarazanas, su declive está íntimamente ligado a la sustitución de este tipo de navío en las armadas reales. No existen noticias de su utilización en la construcción o reparación de veleros, aunque sí en la confección de velas, jarcias, remos y otros elementos para ellos. Así consta, por ejemplo, en la organización de la flota a Guinea en 1476¹⁴. Es más, en un contrato de 1482 para construir una carabela, uno de los carpinteros contratados por un particular es el maestro mayor de las galeras de las atarazanas¹⁵.

Otra forma de seguir la actividad del arsenal hispalense es constatar el uso de las galeras y navíos afines en el apresto de las distintas flotas. Las noticias sobre tales embarcaciones son abundantes durante la primera mitad del siglo, disminuyen desde entonces y prácticamente desaparecen en el último cuarto de la centuria.

En 1397, Diego Hurtado de Mendoza, al frente de cinco galeras, atacó y venció en aguas del Estrecho a siete galeras genovesas que transportaban armas para los portugueses¹⁶. Un año más tarde, para hacer frente a los ataques de embarcaciones de Tavira y por ausencia de la flota que se encontraba rumbo a Galicia, se armó un leño y una barqueta, que realizaron capturas y las condujeron a las Atarazanas¹⁷. En 1404, la expedición de Pero Niño para combatir a los corsarios en el Mediterráneo partió de

10. *Ídem*, nº 1039 (8-I-1478).

11. Archivo de Protocolos de Sevilla, Oficio XV, leg. 4, fol. 158 (Apud. C. HERRERO GRILLE, *El abastecimiento de carne y pescado en Sevilla a fines del siglo XV*. Tesis de licenciatura inédita, Departamento de Historia Medieval).

12. D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales ...* III, 165.

13. Las referencias de este apartado pueden verse en M^a C. GALBIS DÍEZ, "Las atarazanas de Sevilla", *Archivo Hispalense* nº 109 (1961) 155-184.

14. Los detalles pueden verse en E. AZNAR VALLEJO, "La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas", *En la España Medieval* nº 25 (2002) 403-423. Apéndice.

15. APS, Oficio V, leg. 7, fol. 31: Juan Sánchez de la Puebla, cómitre v^o de Triana, contrata a Juan Fernández, carpintero, maestro mayor de las galeras de las Atarazanas v^o de Triana, y a Alfonso Bernal, carpintero v^o de la Carretería, para hacer una carabela de 40 toneles y una barca por 15.000 mrs. (30-V-1482). Apud C. HERRERO GRILLE, *El abastecimiento ...*

16. P. LÓPEZ DE AYALA, *Crónica de Enrique III*. En *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Madrid, 1953. II, 246. Vid. además nota nº 5.

17. Archivo Histórico Nacional-Osuna, leg. 1976, nº 36 (Carta de Juan Martínez, armador de la flota del rey, al almirante D. Diego Hurtado de Mendoza. 4-XI-1402): El leño y la barqueta (catalogados ambos

Sevilla, ciudad a la que regresó para desarmar las galeras¹⁸. Seguramente también fue éste el puerto de partida de la galera y dos galeotas capitaneadas por Iñigo López de Mendoza, enviadas al mismo escenario y con idéntico fin dos años antes¹⁹. En 1405, partió de Sevilla la galera de Juan Alfonso de Montemolín, que conducía al embajador que Castilla enviaba a Benedicto XIII²⁰. Aunque su cometido inicial fuese diplomático, la embarcación terminó siendo empleada, en unión de otras dos –a las que se había unido en Sicilia–, para atacar dos galeras de Ladislao de Nápoles. En 1407 se organizó una gran flota para guardar el Estrecho, en la que participaron 13 galeras y 4 leños de Sevilla²¹. Dicha flota se reeditó en 1410, participando en ella 12 galeras y 3 leños sevillanos²². En un momento impreciso, aunque verosímilmente en 1419 o 1420, se organizó una armada contra Inglaterra y en favor de Francia de 20 galeras, de las que 16 eran de Sevilla y 4 de Santander²³. En 1430, dos galeras sevillanas, patroneadas por Gonzalo de Cuadros y Alfonso de Eça, capturaron hombres en Ceuta²⁴. En este caso no se trata de una acción propiamente militar, sino de la extralimitación de marinos llegados y recibidos como amigos. Seguramente formaban parte de la flota organizada dicho año contra Aragón y Granada, en la que 15 galeras eran de Sevilla y 5 de Santander²⁵. Contra una de aquellas, la patroneada por Pedro Barba, existen denuncias de los vecinos de la capital hispalense por toma de hombres y el robo de pescado gallego²⁶.

Los datos correspondientes a la segunda mitad del siglo son mucho más escasos. Sabemos que en 1450 se armó una galera en Sevilla por orden del rey, que el Adelantado pidió se enviase en ayuda de don Ismael de Granada²⁷. Cuatro años después se repiten las quejas contra los tripulantes de las galeras. En este caso se trata de mercaderes genoveses, que acusaron a los hombres de Baeza, criado de Martín de Guzmán²⁸. Las últimas menciones a galeras de Sevilla corresponden a las cuentas del

como fustas) capturaron uno de los leños de Tavira y recuperaron la barca que traía vinos del rey, tras el hundimiento del otro. Se armaron también dos barquetas para transporte de pan.

18. G. DÍEZ DE GAMES, *El Victorial. Crónica de D. Pero Niño*. Ed. Jorge Sanz. Madrid, 1989. Caps. XXXVIII - L.

19. M^a. T. FERRER I MALLOL, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo", Apéndice, nº 2 y ss. En *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo Medieval*. Barcelona, 2000, 68.

20. L. SÚAREZ FERNÁNDEZ, "El Atlántico y el Mediterráneo en los objetivos políticos de la Casa Trastámara", *Revista Portuguesa de Historia* (Coimbra), V (1951), 301.

21. *Crónica de Juan II de Castilla*. (Ed. J. M. CARRIAZO). Madrid, 1982. Cap. 37 y 38 : Participaron, además, 2 galeras de Vizcaya y otras 22 embarcaciones, entre naos, barcos y balleneres, de las que no se indica procedencia.

22. *Ídem*, Cap. 173 y 193: La composición total de la flota era de 15 galeras, 5 leños, 6 naos y 20 balleneres, aunque no se indica el origen de todas las embarcaciones. Existe, además, una diferencia entre ambos capítulos a propósito del número de galeras sevillanas, que en el segundo se eleva a 15, aunque el mismo podría corresponder a la captura de otras 3.

23. AGS-Estado (Castilla), leg. 1, 2º, nº 122: El dato consta en la declaración de Pedro García de Argumedo, vecino del Puerto de Santa María, sobre la costumbre existente en la organización de armadas (4-IX-1484).

24. G. EANNES DE ZURARA, *Crónica do conde dom Pedro de Menezes*. Ed. Facsímil, Oporto, 1988. Lib. II, cap. XXIII, 566.

25. AGS-Contaduría del Suelo (1ª serie), leg. 53, fol 40. Relación de las cosas de la armada...

26. Archivo General de Andalucía-Fondos procedentes de la Casa de Alba (Almirante), nº 85 (16-II-1431).

27. Archivo Municipal de Sevilla-Actas Capitulares, 1450, 26 junio y 1 julio, fols. 41 vº y 47rº.

28. *Ídem*, 1454, 11 noviembre, fol. 99 vº.

Doctor Lillo (1475-77), que indican que embarcaciones de las atarazanas de la Ciudad se unirían a la cuatro galeras mandadas por Álvaro de Nava y a otras de Aragón, aunque sin dar detalles de las mismas²⁹.

La importancia de las galeras de las atarazanas durante este primer período no excluía la contratación de otros barcos, tanto veleros como embarcaciones mixtas, para el servicio real. En 1397, por ejemplo, el comisionado regio recomendaba adobar las dos naos que servían al rey en unión de las galeras de Ruy Barba y micer Antonio³⁰. Y en 1420, el rey concedió la conquista de las islas Canarias aún por someter a Alfonso de las Casas, a cambio de proporcionar cuatro galeras para la defensa del reino³¹. Sin embargo, se trataba de un hecho excepcional, sobre todo si lo comparamos con la situación imperante en el último cuarto del siglo.

En el enfrentamiento luso-castellano durante la guerra de sucesión la contratación de embarcaciones particulares fue ya la norma. El alquiler de veleros para las expediciones a Guinea fue simultáneo a la contratación de galeras para la guarda del Estrecho. Esta división no tiene un carácter absoluto, pues en ocasiones actuaron de forma conjunta. Tal es caso del combate naval contra las naves portuguesas capitaneadas por *La Borralla*³².

La formación de flotas de veleros fue precedida por contrataciones de naos sueltas, como la de Juan de Bermeo³³ o la Zumaya³⁴. Desde finales de Febrero de 1476 existieron planes para enviar una flota a Guinea, capitaneada por Antón Martín Neto. Dicha expedición no llegó a realizarse, integrándose el citado capitán en la flota que unos meses más tarde zarpó bajo la dirección de Charles de Valera³⁵. Ésta estaba compuesta por doce embarcaciones: tres naos vizcaínas y nueve carabelas andaluzas, que atacaron el archipiélago de Cabo Verde y el territorio azanega. Su costo fue de 1.058.558 maravedís, en concepto de alquiler de las naves por cinco meses; más 25.000 maravedís para el adalid mayor. Los beneficios económicos no fueron importantes para la corona, pues se redujeron, por múltiples causas, a los 381.819 maravedís recaudados como quintos reales. Sus resultados políticos, en cambio, fueron notables, pues permitieron reforzar la posición real frente a los portugueses y a los poderes señoriales.

En 1477 se envió una nueva flota a Guinea, también organizada por el doctor Lillo. Los datos sobre la misma son muy escasos, ya que se limitan a la contratación de dos embarcaciones: la nao *Salazar* y la carabela *Santa María Magdalena*, esta última propiedad de Iñigo Ibañez de Artieta y patroneada por Antón Martínez Neto³⁶.

29. AGS-Contaduría Mayor de Cuentas (1ª época), leg. 5.

30. L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959. Apéndice nº XII (3-VII-1397).

31. AGS-Cámara de Castilla (Diversos), leg. 9, nº 15: sobrecarta a Guillén de Las Casas.

32. E. AZNAR VALLEJO, *La expedición ...* 406.

33. AGS-Contaduría Mayor de Cuentas. Leg. 5 (1ª época): Gasto de 53.560 mrs. En la data de 1475, dada por el Dr. Lillo.

34. Vid. Nota nº 32.

35. *Ibidem*.

36. Conocemos estos datos por la reclamación de Ibañez de Artieta contra Alfonso de Lugo, vº de Sanlúcar, que dejó de pagarle su sueldo y el de la carabela y compañía, estimados entre 260 y 270 mil maravedís, le hizo detener y le infringió otras ofensas. Vid. AGS-Registro General del Sello, 28-I-1478, fol. 215; y 24-IX-1485, fol. 236.

Ignoramos si existió relación entre ella y el proyecto de *rescates* en dicha zona, encomendado a Francisco Bonaguisi y Berenguer Granel en abril del citado año³⁷.

Sabemos, por contra, que tal vinculación existió en el caso de la armada despachada en 1478. En ella, el mando militar lo ostentaba Juan Boscán, uno de los capitanes de las galeras para defensa de la costa, mientras que Bonaguisi y Granel se ocupaban de los aspectos comerciales y recaudatorios³⁸. Como en ocasiones precedentes, las naves contratadas procedían de Andalucía y Vascongadas, como consta en algunas cartas de seguro³⁹. A falta de relación oficial, los pormenores de la expedición pueden inferirse de algunos pasajes cronísticos, especialmente de la *Cuarta Década* de Alonso de Palencia⁴⁰. Sabemos, por ejemplo, que la misma se hizo coincidir con la que ya estaba aprestada para la conquista de Gran Canaria. Como el desembarco en esta isla se produjo el día de San Juan⁴¹, el viaje de las flotas debió producirse a finales del mes de mayo o a comienzos del de junio, por más que Palencia señale que el cuatro de mayo llegaron a las costas de Mauritania para dirigirse desde allí a Gran Canaria. La propia crónica de la conquista de Canarias, en su versión *Matritense*, señala que el trece de mayo “se vinieron a embarcar” en el Puerto de Santa María, lo que debemos considerar un hito *post quem* y especialmente referido a la primera expedición en estar preparada⁴². La coincidencia temporal buscaba, según Palencia, confundir a los portugueses y contar en Gran Canaria con un punto de apoyo para las navegaciones a Guinea. A ello hay que sumar la necesidad de abastecerse de conchas “de Canaria” para su *rescate* por oro en La Mina⁴³. Fueron precisamente las posibilidades del comercio de trueque las que hicieron fracasar la expedición. Las transacciones se prolongaron, contra la opinión de Boscán, durante 60 días, lo que permitió la llegada de los navíos lusitanos que derrotaron y apresaron a los marinos castellanos. El responsable de tan larga estadía fue Berenguer Granel, que intentó aumentar las ganancias del intercambio de los productos de la flota con la búsqueda de esclavos en el cabo de Tres Puntas para su posterior comercialización en La Mina. La flota portuguesa, por su parte, había atacado previamente el archipiélago canario. Allí capturó a quienes se hallaban *salteando* las islas en busca de botín, lo que le proporcionó vituallas para seguir viaje a Guinea; pero fracasó en su intento de desembarcar en Gran Canaria para impedir su conquista.

37. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*. Valladolid, 1958. Vol. I, nº 55 y 56 (17-IV-1477).

38. El nombramiento de Boscán y sus instrucciones datan del 6 de febrero de 1478, aunque desde el 28 de enero se había expedido real cédula para que las autoridades del reino le facilitasen el apresto de la expedición. Vid. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos ... Portugal ...* nº 80 y 87.

39. P. RUFO YSERN, *Documentación andaluza en el Registro General del Sello (1463-1482)*. Huelva, 1966. Nº 1230 y 1231: seguro a los vecinos de Palos y otros lugares de la costa y a Juan Ochoa, vº de Bilbao y patrón de la nao Barbera (4-III-1478).

40. Los detalles, salvo indicación expresa, pueden seguirse en *Cuarta Década de Alonso de Palencia* (Ed. J. LÓPEZ DE TORO). Madrid, 1974. Libro XXXI, caps. VIII y IX; Libro XXXII, cap. 3; Libro XXXIII, cap. 5.

41. F. MORALES PADRÓN, *Canarias: Crónicas de su conquista*. Las Palmas de Gran Canaria, 1978, 236

42. *Ibidem*.

43. E. AZNAR VALLEJO, *Documentos canarios en el Registro del Sello*. San Cristóbal de La Laguna, 1981. Doc. nº 27: para que los señores de Canarias permitan a Bonaguisa y Granel recoger las citadas conchas (s.d.-V-178).

Basándose en la crónica de Hernando del Pulgar, determinados autores señalan una segunda expedición en 1478⁴⁴. Sin embargo, no creo que la misma haya tenido lugar. Con la excepción del nombre del capitán, Pedro de Covides, el resto de los datos parecen trasunto de la expedición de Boscán: la partida en unión de la flota de Canaria, las 35 embarcaciones que la integraban (seguramente suma de las dos flotas), su captura tras la realización de trueques por oro ... Además, no existen referencias documentales a la capitania de Covides.

En 1479 los Reyes Católicos planearon una nueva flota contra Portugal. A falta de recursos propios, encargaron al doctor Alcocer financiarla mediante sisas e imposiciones sobre la pesca y el comercio del arzobispado sevillano⁴⁵. Sabemos que la ciudad de Sevilla contribuyó con dos cuentos de maravedís, seguramente mediante transacción con el citado doctor⁴⁶. La misma estaría constituida por veinte carabelas y en ella debían integrarse de forma obligatoria todos los interesados en participar en los rescates de Guinea. Esta medida se orientaba a garantizar la seguridad de las embarcaciones privadas y a salvaguardar los intereses de la Corona. A este respecto, hay que recordar que en esas mismas fechas se concedió licencia general para armar contra *contrarios*, incluyendo en ella la liberación de quintos, de la que se exceptuó el oro y los cautivos procedentes de La Mina⁴⁷. Ignoramos si la citada flota llegó a despacharse. El silencio sobre la misma puede deberse a una minoración del proyecto. Así lo apunta el seguro a Alfonso de Salvatierra, a quien se había ordenado armar un carracón y dos carabelas para hacer la guerra a Portugal, concediéndole las presas que hiciere, salvo el quinto de lo de La Mina y Canaria⁴⁸. Si consta, en cambio, el envío de las embarcaciones particulares, como queda reflejado en el contencioso sobre los navíos que se encontraban de viaje tras la firma de tratado de Alcaçovas-Toledo⁴⁹.

Durante la guerra luso-castellana también se articuló una flota de galeras, como hemos dicho. El núcleo de la misma eran las cuatro capitaneadas por Álvaro de Nava, de las que dos eran de su propiedad y dos de la del conde de Cardona. Ya hemos dicho que a ellas debían unirse otras de las atarazanas de Sevilla y del reino de Aragón, aunque no existen datos sobre la actuación de éstas. Consta una primera contratación de las galeras de Nava entre el 8 de septiembre de 1475 y final del mes de mayo de 1476. Su coste fue de 1.257.788 maravedís y estaba totalmente liquidado

44. H. SANCHO DE SOPRANIS, "Charles de Valera", *Hispania* XLIV (1951) 457; F. PÉREZ EMBID, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*. Sevilla, 1948, 209. P. RUFO YSERN, "La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480). *Congreso Bartolomeu Dias e a sua época*. Oporto, 1989. III, 73.

45. R. CARANDE y J.M. CARRIAZO, *El Tumbo de los Reyes Católicos del concejo de Sevilla*. Sevilla, 1968. I-350, 361 y 365 (16, 17 y 18-V-1479), vol. II, 317 y ss.; D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales...* Vol. III, 105.

46. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos ... Portugal ...* II, nº 276 (8-XI-1480): Para que los mayor-domos del concejo paguen los 150.000 mrs. que adeudan de dicha cantidad.

47. M. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*. Madrid, 1954. I. Apéndice Almirantazgo nº 5 (7-V-1479).

48. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos ... Portugal ...* II, nº 139 (7-VII-1479).

49. Un panorama sobre esta situación puede verse en P. RUFO YSERN, "La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)", *Congreso Bartolomeu Dias e a sua época*. Oporto, 1989. III, 77-79; y los detalles de un caso particular en E. AZNAR y B. PICO, *Viaje de Eustache de la Fosse (1479-1481)*. Santa Cruz de Tenerife, 2000, 77-78.

el 4 de junio de dicho año⁵⁰. Durante dicho contrato participó en el mencionado combate naval contra la Borralla, ocurrido entre abril y mayo de 1476; en el ataque contra Alvar Mendes, realizado en Faro en marzo de dicho año⁵¹; y probablemente en el ataque contra la flota portuguesa que aguardaba en Silves el paso de cinco navíos vascos en ruta a Galicia, cuya derrota retrasó la persecución lusitana de las armadas para Canaria y Guinea⁵².

El contrato debió prorrogarse, pues el seis de marzo de 1476 se dio carta de pago para cumplirles cuatro meses de servicio, a razón de 250 florines de Aragón y 100 quintales de sebo al mes por galera, más 10 quintales de sebo al trimestre⁵³. Tal suposición viene avalada, además, por el monto total de los gastos de dichas galeras en la data de 1476: 1.475.588 maravedís⁵⁴.

El hecho se repitió en 1477, momento en que volvemos a tener noticias de las cuatro galeras. En junio de dicho año se ordenó al concejo de Jerez entregar mil quintales de bizcocho y seiscientas arrobas de vino a Álvaro de Nava para la guerra con Portugal⁵⁵. Y tres meses más tarde se mandó al Almirante y al duque de Medina Sidonia que le permitieran sacar cien cahices de trigo de los puertos del arzobispado de Sevilla⁵⁶. Aunque el citado Álvaro de Nava había sido nombrado capitán mayor de los mares, tales órdenes debían de referirse a las cuatro galeras, pues en diciembre el rey requirió al doctor Lillo, u otro receptor de Sevilla, para que abonasen el servicio de las mismas⁵⁷. Además, sabemos que dos de dichas embarcaciones fueron atacadas por la galera portuguesa que custodiaba el Estrecho, episodio se saldó con el hundimiento de la fusta lusitana⁵⁸.

La conquista de la Gran Canaria, La Palma y Tenerife, efectuada durante el último cuarto del siglo XV, se realizó mediante *asientos* entre la Corona y diversos particulares. Por esta causa, era incumbencia de éstos el proporcionar los útiles necesarios para la misma. No obstante lo cual, los monarcas contribuyeron en alguna ocasión con diversos medios, entre los que se cuentan los navales. Tal es el caso de los fletes de naos, carabelas y barcos para abastecer Gran Canaria durante 1481 y 1482⁵⁹, y del empleo de la flota de Iñigo de Artieta para transportar tropas y bastimentos a la conquista de Tenerife⁶⁰. Al tratarse de operaciones de transporte y avituallamiento no entramos en su análisis, conforme a las limitaciones ya anunciadas; aunque son una muestra más de la supervisión de la Corona a las empresas realizadas mediante la movilización de sus súbditos.

50. Vid. Nota nº 29.

51. A. DE PALENCIA, *Crónica Enrique IV* ... Lib. XXV, cap. 10. II, 275; D. VALERA, *Crónica* ... cap. XXI, 78.

52. A. DE PALENCIA, *Cuarta Década* ... Libro XXXII, cap. 3º, 51.

53. Vid. Nota nº 29.

54. *Ibidem*.

55. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos ... Portugal* ... I, nº 59 (19-VI-1479).

56. *Ídem*, nº 64 (5-IX-1479).

57. Vid. Nota nº 29.

58. A. DE PALENCIA, *Crónica de Enrique IV* ... Libro XXIX, cap. V. III, 42.

59. M. A. LADERO QUESADA, "Las cuentas de la conquista de Gran Canaria", *Anuario de Estudios Atlánticos* XII (1966), 17-89.

60. E. AZNAR VALLEJO, *Documentos* ... nº 348 (28-XII-1493).

La guerra de Granada también exigió a la Corona el concurso de medios náuticos. Como en el caso del enfrentamiento con los lusitanos, la norma fue la contratación de embarcaciones. La primera noticia sobre las mismas corresponde a 1482. En ella, se señala el carácter mixto de la flota, integrada por galeras y naos, y su misión fundamental: la guarda del Estrecho, para evitar la llegada de refuerzos musulmanes⁶¹. Las galeras procedían de nuevo de la corona de Aragón. Inicialmente se solicitaron cuatro de las que se hallaban al servicio de la reina de Nápoles, pero las dificultades en dicho reino las redujeron a dos, una del capitán Vilamarí y otra del conde de Cardona⁶². De éstas, solo llegó la primera, pues la otra fue capturada por corsarios genoveses frente a Barcelona. Luego se sumaron otras, como las capitaneadas por Álvaro de Nava⁶³. Los veleros, por su parte, seguían siendo vascos y andaluces, como se deduce del origen de sus capitanes y de diversos documentos⁶⁴. En el caso de Guipúzcoa, podemos precisar que su aportación consistió en tres embarcaciones⁶⁵. La novedad respecto a épocas anteriores consiste en la articulación de los diferentes componentes de la flota bajo un mando único. Su primer capitán general fue don Álvaro de Mendoza, conde de Castro, a quien estaban sometidos los restantes capitanes: Arriarán, Díaz Mena y Álvaro de Nava⁶⁶. En el ataque contra cinco galeras venecianas, por ejemplo, participaron una galera, siete embarcaciones y la nave de alto bordo alquilada a los genoveses para servir de capitana, seguramente una carraca⁶⁷. En 1487, durante el sitio de Málaga, la capitanía general correspondía a Galcerán de Requesens⁶⁸. A sus seis galeras se unían las naves de Díaz de Mena y Arriarán y una flotilla de transporte constituida por carabelas. Ortiz de Zúñiga señala que Sevilla también contribuyó a dicha flota, enviando "ciertas fustas" al mando de Melchor Maldonado⁶⁹. Según él, este marino sirvió en la empresa hasta la caída de la ciudad, ocupándose luego de transportar los cautivos y presentes que los reyes enviaron al papa.

Concluida la contienda, el concurso de la flota siguió siendo necesario en diversos frentes: guerra de Italia, defensa de la costa granadina, instalación de bases en la Berbería de Poniente, etc.

61. F. DEL PULGAR, *Crónica de los Reyes Católicos* (Ed. J. M. Carriazo). Madrid, 1943. II, 25 y 38: Eran capitanes Martín Díaz de Mena, Charles de Valera y Arriarán.

62. A. DE LA TORRE, *Documentos acerca de la política internacional de los Reyes Católicos*. Barcelona, 1949-1966. I, nº 42 (30-VIII-1482).

63. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO, *El Tumbo...* II-346 (27-VII-1484): licencia para sacar bizcocho para las galeras del Estrecho. Vol. III, 489.

64. F. DEL PULGAR, *Crónica ...* II, 242: Martín Díaz de Mena, Arriarán y Antonio Bernal.

AGS-Registro General del Sello, 20-II-1484: Al corregidor de Vizcaya para que determine la contribución de la villa de Tavira de Durango a la armada que los reyes pidieron al condado; y 24-XI-1488: para que las justicias no conozcan los pleitos de los capitanes Martín Díaz de Mena y García López de Arriarán mientras estén con sus carabelas haciendo guerra a los moros de Granada.

Vid. Además nota nº 61.

65. AGS-Registro General del Sello, 20-III-1484, fol. 13: Finiquito a la provincia de Guipúzcoa de los 1.250.000 mrs. que se le había repartido para la formación de la armada contra los turcos, en consideración a las tres embarcaciones que sostienen a su costa en la guerra de Granada.

66. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO, *El Tumbo...* II-331 (27-VI-1484): aposento para la gente de D. Álvaro, capitán general de la armada. Vol. III, 468.

67. A. DE PALENCIA, *Crónica...* Guerra de Granada, lib. IV. Vol. III, 135-36.

68. *Ídem*, Guerra de Granada, lib. VII. Vol. III, 183.

69. D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales...* III, 137-139.

El mejor exponente de este esfuerzo es la “armada de Vizcaya”, organizada por el doctor Villalón y Alfonso de Quintanilla a partir de septiembre de 1492⁷⁰. Su misión inicial fue proteger la navegación mercantil castellana, tanto en el Estrecho como en las costas atlánticas y cantábricas; aunque luego fue utilizada para otros fines: traslado de autoridades nazaríes al Magreb, apoyo a la conquista de Tenerife, participación en la guerra de Nápoles, etc. La larga duración del contrato, que se desarrolla entre 1493 y 1496, y sus minuciosas condiciones permiten hablar de una auténtica “flota real”.

Estaba compuesta por una carraca, una nao mayor, dos naos medianas, una nao menor y una carabela pequeña. Todas estaban contratadas, aunque dos tercios de la colosal carraca —que llegaba a 1200 toneles de aforamiento— fueron adquiridas por la Corona por dos cuentos de maravedís. Su fuerza era considerable, ya que embarcaba 605 hombres de armas, aparte de los 265 marineros. Su coste también lo era, pues en 1493 el gasto ordinario de seis meses alcanzó 5.864.900 maravedís⁷¹.

No debió de ser la primera fuerza naval utilizada en la defensa de la costa granadina, pues desde 1492 existen gastos titulados “de armada”⁷². Y seguramente no fue la única en esos tempranos años, dado que la cantidades consignadas por dicho concepto para 1493 y 1494 son sensiblemente inferiores al coste de la armada de Vizcaya; aunque podría tratarse de gastos parciales, responsabilidad de diversos pagadores. En el primer caso, ¿se trataba de galeras? Desconocemos la respuesta, aunque podemos señalar que en 1495 se organizó una flota de galeotas⁷³ y que un año después el rey ordenó entregar 50 indios para que se repartiesen en las galeras de uno de sus capitanes, Juan de Lezcano⁷⁴, de quien consta el servicio en el reino de Granada durante la guerra y después de ella⁷⁵. La principal actividad de la flota vizcaína respecto del antiguo reino nazarí fue la vigilancia de las aguas del Estrecho para prevenir ataques musulmanes. Como en épocas precedentes, tal vigilancia se transformó a menudo en *presas* sobre embarcaciones mercantiles, aprovechando el impreciso marco legal de las transacciones entre las dos orillas⁷⁶. La flota de 1495 se encargaba de patrullar la costa entre Vera y Guadiaro y estaba capitaneada por García López de Arriarán y Juan de Lazcano. Cada uno de ellos mandaba una galeota de dieciocho bancos y otra de catorce, con ochenta y sesenta hombres respectivamente. En el período comprendido entre noviembre y febrero, las fustas menores eran sustituidas por tafureras de cuarenta hombres. El coste de la misma era de 3.133.600 maravedís anuales, en el que

70. La más reciente y completa visión de dicha armada en M. A. LADERO QUESADA, “La Armada de Vizcaya (1492-1493): Nuevos datos documentales”, *En la España Medieval* 24 (2001), 365-394.

71. Los detalles en M. A. LADERO QUESADA, *La Armada ...*, que utiliza datos de Simancas (Contaduría Mayor de Cuentas, 1ª época, leg. 97), frente a los del Archivo de Indias (Patronato, legs. 1 y 9) utilizados y publicados por anteriores estudios.

72. M. A. LADERO QUESADA, “Defensa de Granada a raíz de la conquista”, *Granada después de la conquista. Repobladores y mudéjares*. Granada, 1993, 192-193.

73. M. ALCOCER MARTÍNEZ, *Castillos y fortalezas del antiguo reino de Granada*. Tánger, 1941. Apéndice nº 3 (20-II-1495).

74. *CODOIN Indias*. Madrid, 1863-84. I-38, 352-353.

75. M.A. LADERO QUESADA, *Castilla y la conquista del reino de Granada*. 2ª ed. Granada, 1988, 151; y *Defensa de Granada ...* 201-203.

76. Vid. los detalles en E. AZNAR VALLEJO, “Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media”, *En la España Medieval*, nº 20 (1997), 407-419.

sólo se computaban las soldadas, ya que los reyes no debía pagar fletes, bastimentos ni otros gastos.

La participación de la armada de Vizcaya en la campaña de Nápoles durante seis meses (octubre 1495-marzo 1496) fue estimada en 5.060.000 maravedís⁷⁷. A este gasto había que añadir un cuento de maravedís para completar la adquisición de la carraca de Artieta y 2.100.000 maravedís para la contratación de siete carabelas durante idéntico periodo, una de las cuales pertenecía a la Corona⁷⁸. Conocemos en detalle el concierto con una de dichas carabelas. Se trata de la de Cristóbal Delgado, vecino de Moguer, fletada en Cádiz el tres de enero de 1495 por don Juan de Fonseca⁷⁹. El acuerdo inicial era por tres meses, aunque posteriormente se prorrogó hasta el 5 de enero del siguiente año. Las cantidades concertadas por fletes y soldadas de 17 marineros y 25 hombres de armas permiten calcular un gasto total de 502.540 maravedís. También conocemos el asiento realizado en diciembre de 1495 entre el citado Fonseca y Vicente Yañez Pinzón para que éste sirviese con dos carabelas en *Levante*⁸⁰. Las condiciones del mismo son prácticamente idénticas. En este cometido les había precedido la flota de Melchor Maldonado, enviada al reino de Nápoles en 1486⁸¹. Esta última estaba compuesta por doce carabelas, alguna de ellas de Palos⁸², y su coste por tres meses se elevó a millón y medio de maravedís⁸³.

Concluidas las conquistas de Granada y Canarias, las empresas navales castellanas se proyectaron hacia Berbería e Indias. En la Berbería de Levante se articularon expediciones de reconocimiento, que dieron sus primeros frutos con la ocupación de Melilla por el duque de Medina Sidonia en 1497⁸⁴. En la Berbería de Poniente, un año antes se construyó la torre de Santa Cruz de la Mar Pequeña⁸⁵. A partir de entonces, se diseñó un plan que aunaba protectorado político y construcción de nuevas torres⁸⁶. El mismo estaba destinado a consolidar la zona de soberanía castellana, pero los cambios en los acuerdos con Portugal para el reparto de zonas de influencia lo harían fracasar. En el caso indiano, don Juan de Fonseca se ocupó del despacho de las diferentes flotas desde el segundo viaje colombino, labor que alternó con la supervisión de la armada de Vizcaya y con el envío de otras embarcaciones a Nápoles. Por esta razón,

77. *Colección Documental del Descubrimiento* (Dir. J. Pérez de Tudela). Madrid, 1994. N° 248: Presupuesto de gastos de las armadas a Italia e Indias por Juan de Fonseca (1494-95).

78. *Ibidem*.

79. AGS-Consejo y Juntas de Hacienda, leg 3 n° 65.

80. *CODOIN Indias*. 1-38, 349-352.

81. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO, *El Tombo ...* III-94 (29-V-1496): seguro a quienes fuesen en la armada que los Reyes envían a Nápoles. Vol. IV, 114-115.

82. L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política Internacional de Isabel la Católica*. Valladolid. 1966. II, n° 92: Apercibimiento a Palos para que cumpla la orden de entregar 4 o 5 a Melchor Maldonado (8-VI-1486).

83. L. SUÁREZ y M. FERNÁNDEZ, "La España de los Reyes Católicos", *Historia de España (Menéndez Pidal)* Tomo XVII, vol. II, 93. Madrid, 1978.

84. Los detalles en M. A. LADERO QUESADA, *Defensa de Granada ...*, 200-204.

85. Los detalles en A. RUMEU DE ARMAS, *España en el África Atlántica*. Madrid, 1956-57. 2 vol. Vid. también E. AZNAR, M^a. C. GONZÁLEZ y A. LARRAZ, "Las cuentas de armada, fuente para el estudio de la vida cotidiana. Gran Canaria en 1496", *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria, 2000, 2244-2259.

86. Los detalles en A. RUMEU DE ARMAS, *España en el África ...* Vid. también E. AZNAR VALLEJO, "Estado y colonización en la Baja Edad Media. El caso de Castilla", *En la España Medieval* n° 11(1988), 7-28.

las concomitancias entre las diferentes armadas es manifiesto, por más que se escape a nuestro ámbito de estudio⁸⁷.

El paso del sistema de flota real al de contratación de embarcaciones no supuso un menoscabo de la capacidad de acción de la monarquía, pues ésta conservó siempre medios de intervención y control, además de poder invertir en ellas los empréstitos de sus súbditos y las contribuciones que le debían las zonas de realengo.

En el plano organizativo, las garantías que antiguamente otorgaba el Almirante por medio del pleito homenaje al representante regio, se exigían ahora de los capitanes. Así consta en el caso de la armada de Vizcaya, cuyos responsables "se obligaron e hicieron pleito homenaje y juraron guardar el servicio del rey y la reina ... y cumplir sus cartas y mandamientos ... y hacer guerra y paz, y guardar las naciones, tierras, fustas y mercaderías que sus altezas les mandaren guardar, y que donde vieren y supieren ser servicio lo allegarán, y donde vieren e supieren su deservicio lo defenderán con todas sus fuerzas ..."⁸⁸ Y también consta, aunque de manera más abreviada, en el contrato de Vicente Yañez Pinzón⁸⁹. Es cierto que faltan las formalidades caballerescas, simbolizadas en la entrega del estandarte real, y que los representantes regios carecen de la condición nobiliar, pero las compromisos son esencialmente los mismos⁹⁰.

Además, en ambos sistemas el rey nombraba oficiales que garantizaban su servicio e intereses. En primer lugar los armadores, encargados de la organización de la flota. Durante la primera etapa actuaban a las órdenes de los almirantes y durante la segunda lo hacían directamente al servicio de los monarcas. Estos últimos eran, como hemos visto, grandes personajes de la Corte, por lo que no solían recibir tal denominación y reemplazaban en cierta forma la figura del almirante⁹¹. En ambos casos, actuaban mediante mandamientos de la autoridad competente y su labor era fiscalizada por los Contadores Mayores. En alguna ocasión, como en la preparación de la armada de 1430 no se les menciona o se les une a la figura del pagador⁹². Era éste el encargado de los libramientos y estaba sometido a idéntica fiscalización. Podían ser varios, siendo frecuente en las armadas mixtas que existiera uno para las embarcaciones del Cantábrico y otro para las de Andalucía⁹³. Junto a ellos actuaban los escribanos, a quienes se confiaban múltiples labores, tales como inscribir a los miembros de la flota, dar fe de los gastos realizados por el pagador, o llevar cuenta de las tomas y presas⁹⁴. Su actuación exigió el deslinde de competencias entre los servidores del almirante y los del

87. Vid. A. SAGARRA GAMAZO, *Burgos y el gobierno indiano: la clientela del obispo Fonseca*. Burgos, 1998, 57 y ss.

88. M. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Obras*. Madrid, BAE, 1954. I, apéndice II, n° LV, 346-47. También en *Colección documental del Descubrimiento...* n° 139.

89. Vid. nota n° 80.

90. Compárese con los efectuados por los almirantes en M. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Obras ...* I, apéndice I, n° 4, 285-287.

91. A los casos ya citados se puede unir el de D. Gómez de Cáceres, maestre de Alcántara y miembro del Consejo Real. Vid. nota n° 97.

92. En la documentación recogida por M. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE (*Obras ...* I, apéndice I, n° 3, 276-285) no se le cita; mientras que en la documentación inédita del Archivo General de Simancas (Contaduría del Suelo. 1ª serie, leg. 53) se le confunde con el pagador.

93. Vid. nota n° 92 (a).

94. *Ibidem*.

rey⁹⁵. El mismo favoreció a los escribanos reales, quienes pudieron poner un contador para que les ayudase a controlar los pagos y nombrar a los escribanos que viajaban en las embarcaciones. Sus emolumentos eran los siguientes: el escribano mayor de la flota llevaba derechos por dar fe de los alardes y por asentar los gastos, mientras que los escribanos de naves percibían una soldada igual a la de dos marineros y una participación en las presas de igual proporción⁹⁶. Conocemos a algunos de los escribanos mayores, nombrados todos por los monarcas, desde Juan II a los Reyes Católicos⁹⁷. El nombramiento de alguacil era competencia del Almirante durante la primera época⁹⁸, pasando luego a ser una prerrogativa regia⁹⁹. A todos estos representantes reales debemos sumar los encargados de las atarazanas, alcázares, hornos de bizcocho y otras instalaciones, así como los integrantes de los distintos regimientos.

En el plan establecido a raíz de la conquista de Andalucía, los integrantes de las armadas debían ser reclutados entre los oficios marineros exentos de otras obligaciones militares y especialmente entre los cómitres, beneficiados con tierras para que mantuviesen las galeras reales¹⁰⁰. Durante la segunda mitad del siglo XV, y seguramente antes, esto no era así. No existe ninguna referencia a que dichos oficios fuesen compelidos por las autoridades reales o municipales para cumplir dicho servicio. Además, el título de cómitre se había convertido en una mera prebenda fiscal¹⁰¹, por más que el Almirante los siguiese nombrando durante toda la centuria¹⁰². Sus funciones militares debieron sufrir la misma suerte que las de las atarazanas, aunque sus personas siguieron ligadas a la mar. Por todo lo anterior, los tripulantes de las diversas flotas procedían de “la gente de la mar”, aunque no necesariamente de marineros, barqueros y cómitres.

En el orden jerárquico, la primera autoridad de la armada era el Almirante. Durante la primera mitad del siglo su participación personal en la misma era habitual, desapareciendo completamente después. En tales ocasiones solía recibir el título de capitán general. En caso de ausencia se hacía representar por un lugarteniente, normalmente un familiar, que recibía el mismo título. Su presencia en la flota, efectiva

95. *Ibidem*.

96. AGS- Estado (Castilla), leg. 1, 2º, nº 122: “Información para saber si en las armadas que los reyes hacen por mar ha de haber escribano y que derechos ha de llevar”: deposiciones de los testigos de Bilbao (4-VI-1484).

97. P. RUFO Y SERN, *Documentación andaluza ...* nº 382 (13-II-1477): Los Reyes Católicos confirman el nombramiento hecho por Juan II (15-XI-1446) del comendador Pedro de Medina como escribano mayor de las flotas, por fallecimiento de su padre, Diego Fernández de Molina, y según lo fue el contador Fernando López de Saldaña, También confirman una cédula de Enrique IV (14-X-1462) ordenando a D. Gómez de Cáceres, maestre de Alcántara, que todo lo tocante a la armada que tenía cargo organizar para el socorro de Barcelona pasase ante el dicho escribano. A ellos hay que sumar al Dr. Rodrigo de Talavera. Vid. nota nº 96.

98. Vid. nota nº 92 (a).

99. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos... Portugal... I*, nº 85: Nombramiento de alguacil mayor de las flotas que se enviaren a Guinea, tanto mercantes como de armada, a favor de Diego de Torres (5-II-1478).

100. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO, “Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico”, *Itinerarios medievales e identidad hispánica* (XXVII Semana de Estudios Medievales). Pamplona, 2001, 51 y ss.

101. Así consta en la recopilación de sus privilegios (Archivo Museo Naval-Colección Fernández Navarrete, Tomo XXVIII, fols 1-57) y en su actuación en la vida de Sevilla, donde su número se fijó en 63 (Vid. A. COLLANTES DE TERÁN, *Sevilla ...* 241-42). Vid. también las notas referidas a Atarazanas.

102. Archivo General de Andalucía-Fondos procedentes de la Casa de Alba (Almirante) nº 113: Testimonio de 9 elecciones y nombramientos de cómitres en Sevilla y Jerez (1475-1525).

o por interpuesta persona, era importante desde el punto de vista de los derechos. No en vano, en el informe de Fernando Alfonso a Enrique III, se recoge que “algunos dicen que el almirante non debe haber cosa alguna salvo cuando el fuere por su cuerpo mismo en la flota”¹⁰³. Seguramente es este el origen del distinguo entre “flota real” y “flota general” que introducen algunos de los testigos sobre los derechos de los escribanos de armada, al establecer que en el primer caso eran pagados de acuerdo a la norma mientras que en el segundo iban en calidad de “ventureros”, recibiendo únicamente una participación en las presas¹⁰⁴.

Los reyes también nombraron capitanes generales. En la designación de Charles de Valera se indica que el cargo fue previamente solicitado al Almirante¹⁰⁵, pero en las siguientes concesiones (Juan Boscán, Melchor Maldonado, Galcerán de Requesens, D. Álvaro de Mendoza, Iñigo de Artieta) no figura tal trámite, por más que el Memorial de Valera sobre la armada del Estrecho señale que representan la persona del Almirante¹⁰⁶. Las cartas de nombramiento les confieren atribuciones de carácter general, en el ámbito de sus respectivas armadas. La excepción a esta norma está representada por la designación de Juan Boscán¹⁰⁷, que recoge las siguientes competencias: captura de los navíos nacionales o extranjeros que incumpliesen la reserva regia de navegar a Guinea; sustitución de los escribanos nombrados por el rey para ir en las embarcaciones; uso de la justicia real, tanto civil como criminal, con la correspondiente vara; remoción de los capitanes negligentes y sustitución de los mismos. Además, los capitanes debían prestarle pleito homenaje. Este último hecho también está recogido en el asiento con la flota de Vizcaya¹⁰⁸. El Memorial de Valera va más allá y propone que el capitán general elija a los restantes capitanes, hecho que nunca se guardó¹⁰⁹. Junto a este cargo aparece el de capitán mayor de los mares “de estos nuestros reinos y señoríos, y de cualquier naos y carabelas que nos hemos mandado y mandaremos armar de aquí en adelante”. Se trata de un oficio vitalicio y de carácter honorífico. La mejor prueba de esto último es el hecho de que Álvaro de Nava lo recibiera en 1477¹¹⁰, años antes de participar en algunas armadas en calidad de mero capitán. Debió de ser también un oficio múltiple, pues en 1472 lo obtuvo Pero Niño¹¹¹, sin que exista relación entre ambos.

El pago de los servicios contratados corresponde a tres conceptos principales: armazón, flete y soldadas¹¹². El primero de ellos incluía alimentos, armamento y material. Los alimentos podían satisfacerse en especie o en metálico. En ambos casos las entregas respondían a un cálculo sobre necesidades diarias o mensuales. Así, el Memorial de Valera

103. L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio...* Apéndice, nº XIII (8-XI-1397?).

104. Vid. nota nº 96.

105. E. AZNAR VALLEJO, *La expedición de Charles de Valera ...*

106. D. DE VALERA, *Epístolas de mosén Diego de Valera*. Madrid, 1879. Nº XXII.

107. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos... Portugal...* nº 87 (6-II-1478).

108. Vid. nota nº 88.

109. Vid. nota nº 106.

110. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos... Portugal...* nº 61 (7-VII-1477).

111. C. FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Marina de Castilla*. Madrid, 1891, 481: por fallecimiento de D. Álvaro de Castro, hijo de D. Fernando de Castro, que también lo fue.

112. Los datos que se exponen a continuación corresponden a las armadas citadas con anterioridad, cuyos datos figuran en las notas anteriores.

las estima en una libra de bizcocho, un azumbre de vino y dos tercios de libra de carne o pescado al día, sustituibles por queso, cebollas y legumbres; mientras que en la armada de Vizcaya se calculaban en un ducado mensual y en las carabelas de Cristóbal Delgado y Vicente Yañez Pinzón en diez maravedís diarios. El armamento entregado era muy variable. En la flota de Íñigo de Artieta era muy abundante, mientras que era discreto en la de Charles de Valera y nulo en las galeras de la guerra de Portugal o en las mencionadas carabelas. En cualquier caso, la dotación de armamento nunca era completa, pues las embarcaciones y sus tripulaciones debían aportar parte del mismo. En el material proporcionado también encontramos gran fluctuación. La excepción a este principio la constituye el sebo, que figura en la inmensa mayoría de los acuerdos.

El flete de las embarcaciones guardaba relación con el tonelaje que se les hubiese asignado. Éste podía diferir de su *aforamiento* habitual, bien por las características de la expedición o bien por la contratación entre las partes. Al mismo se le solía asignar una cantidad mensual. Por ejemplo 120 maravedís en el caso de la flota de Vizcaya y 110 maravedís en el de las carabelas de Delgado y Yañez Pinzón.

Las soldadas pagadas favorecían a los marineros frente a los hombres de armas, salvo en el caso de las naves de Yañez Pinzón y en la flotilla de Arriarán-Lazcano. En la armada de Vizcaya y en la carabela de Delgado la relación entre ellos era de 6.000 maravedís frente a 5.000; y en el Memorial de Valera dos tercios de la soldada del marinero. Esta última constituía la base para calcular el pago de las diversas categorías profesionales. En la flota de Charles de Valera el maestre recibía cuatro soldadas, el piloto y el contra maestre tres, y el carpintero, el calafate y el condestable dos. El Memorial de Valera sostiene que a los marineros se les acostumbra a dar dos doblas por mes; a los maestros y pilotos tanto como a dos marineros; a los contra maestres tanto como a marinero y medio; y a los hombres de armas y grumetes el tercio menos que a los marineros. En la armada de Vizcaya y en las carabelas de Delgado y Pinzón sólo se contemplan las pagas de capitanes y pilotos. En el primer caso, la relación entre ambas era, medida en miles de maravedís, de 50/40, 30/24, 30/20 y 20/20. La ventaja de la primera se veía menguada, no obstante, por el sobresueldo de 6.000 maravedís a los pilotos, en concepto de *mareaje*. En el segundo caso, dicha proporción era de 20/15. Completamente atípico es el caso de la flotilla de Arriarán-Lazcano, en el que se establece un pago único de 900 maravedís por hombre y mes, del que sólo se exceptúan los dos capitanes, que reciben otros mil maravedís mensuales. .

Algunos miembros de la tripulación podían servir sin recibir remuneración, bien por tratarse de forzados o bien por tratarse de *ventureros*. Los primeros servían en las galeras y han dejado pocas huellas de su actuación, si exceptuamos la mencionada referencia a los cincuenta indios o la recogida por Palencia a propósito de Andrea Gener, que prometió la libertad a sus remeros a cambio de que le ayudasen a ocupar una carraca genovesa¹¹³. Lo anterior no equivale a decir que todos los galeotes tuvieran la condición de forzados ni que estos fueran los únicos tripulantes de las galeras. Así queda de manifiesto, por ejemplo, en los pagos de la armada de 1430-31, en los que se recogen galeotes de behetría, vecinos y hombres de armas¹¹⁴. En la preparación

113. A. DE PALENCIA, *Crónica ...* 289. Vid. además nota nº 74.

114. Vid. nota nº 25.

de la armada de Vizcaya todavía se menciona al libro de los galeotes¹¹⁵, aunque en esta época la contribución de las behetrías a la corona era económica y no personal. Los ventureros, por su parte, servían a cambio de una parte en el botín. Aunque sólo tenemos noticias suyas en la armada de Charles de Valera, es probable que participaran en otras, especialmente en las dirigidas hacia el Estrecho y el “Mediterráneo Atlántico”, donde era el principal acicate para las acciones de corso y cabalgadas.

Era precisamente el botín el principal reclamo de la corona a la hora de armar sus flotas de guerra, por encima de las soldadas. En la armada de Vizcaya, la distribución del mismo era de dos quintas partes para los monarcas (la primera en calidad de quinto real y la segunda en concepto de armazón) y tres quintas parte para los participantes, que lo repartían en función de su categoría militar. En las restantes flotas no consta dicho porcentaje y es posible que no fuera igual, ya que las aportaciones de la monarquía en las mismas eran menores y seguramente no podían equipararse con las propias de un armador.

El último gran cambio introducido en las flotas de guerra durante el período de contrataciones es el continuo ascenso de los veleros en detrimento de las embarcaciones mixtas. Tal proceso supone una convergencia con la situación existente en el Cantábrico, donde dicho dominio era notable desde comienzos de siglo. La explicación al mismo la encontramos en dos documentos excepcionales: el memorial de Valera sobre la flota del Estrecho y el anónimo “sobre la guerra del moro”¹¹⁶.

El primero propone una escuadra formada por dos carracas de más de quinientos toneles o una superior a los seiscientos; dos naos de doscientos cincuenta; dos balleneros de setenta u ochenta; seis carabelas latinas y, durante el verano, cuatro galeotas. Añade que los reyes no deben “empacharse” de galeras, porque son muy costosas y poco provechosas en dichos mares, pues no pueden servir en invierno cuando más necesaria es la guarda, por ser entonces cuando pasan los moros. Continúa diciendo que el principal objetivo de éstos es el envío de cereal y que sus navíos son pequeños, por lo que buscan hacerlo en embarcaciones venecianas, genovesas, florentinas o portuguesas. Contra éstas deben emplearse las carracas, naos y balleneros. Por contra, si lo hacen en sus navíos deben utilizarse las carabelas en invierno y las galeotas en verano, únicas capaces de detener a barcos tan pequeños y sutiles.

El Memorial sobre la guerra del moro fue redactado hacia 1505 y destinado al cardenal Cisneros. Estaba destinado a la preparación de armadas contra Berbería y se basaba en la experiencia de las cabalgadas contra dicha región. Las embarcaciones propuestas son dos o tres galeras, cinco o seis galeotas y seis carabelas; más dos o tres fustas para servicio de la flota y dos o tres tafureras para el desembarco de caballeros. Se destaca entre todas ellas a la carabela. Ésta descuella, en primer lugar, por su capacidad motora, pues puede armar mayor cantidad de velas que los barcos “sutiles”. La embarcaciones mixtas presentaban la alternativa de sus remos, aunque la misma era muy relativa, ya que nueve meses eran de mucho viento y en los otros tres (junio, julio y agosto) éste no faltaba del todo. Además, las carabelas contaban con un medio para

115. M. A. LADERO QUESADA, *La Armada de Vizcaya* ... 376.

116. M. JIMÉNEZ DE LA ESPADA, “La Guerra del Moro a fines del siglo XV”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XXV (1894), 171-212.

neutralizar la inexistencia de remos, cual era la posesión de barcas. Con ellas podían embarcar y desembarcar gente, además de ser remolcadas en momentos de calmas. Su velocidad impedía huir a los enemigos, lo que unido a su armamento (50 o 60 hombres de armas, más artillería), las convertía en invencibles. Las ventajas de las carabelas sobre las embarcaciones musulmanas no existían en los otros tipos de navíos cristianos. La razón estribaba en su mayor peso. Éste se debía al material empleado (encina, quejigo, alcornoque y pino frente a “lerce” –alerce africano–); a la mayor provisión de vituallas e, incluso, a la mejor disposición de los musulmanes a la hora de remar. Por ello, el memorial propone utilizar el modelo inmediatamente superior al de los musulmanes: galeras contra galeotas, galeotas contra fustas... o, simplemente, carabelas.

La opinión favorable a las carabelas también era compartida por Henando de Zafra, quien se la comunicó al rey, a propósito de la armada de Vizcaya. Según él, los navíos de la misma eran “mancos y pesados”, por lo que eran buenos para transportar mercancías, pero para usarlos en la flota era necesario mezclarlos con navíos más ligeros. De este modo, la fortaleza de la carraca y de alguna de las naos mayores se conjugaba con la maniobrabilidad de las carabelas y, en verano, de las galeotas¹¹⁷.

La suma de estos pareceres señala la ventaja motora y de manejo de los veleros, que armaban mayor cantidad de velas y éstas de diversos tipos, y que contaban con un menor peso muerto, al embarcar menor cantidad de hombres y de vituallas. A ello hay que unir que reunían mejores condiciones para ser artilladas. Tales ventajas, evidentes en el Estrecho, crecían en la navegación atlántica. No en vano, las galeras –dotadas de velas latinas– navegaban cerca de la costa para aprovechar los vientos perpendiculares a la línea de playa, pero con viento de popa dicha vela resulta inestable, además de tener menos potencia propulsora.

117. *CODOIN*, XI, 551: Carta de Zafra a los Reyes (s. f.).