

LA POLÍTICA MARÍTIMA DE LOS REYES CATÓLICOS Y DE CARLOS I. LA SITUACIÓN GEOPOLÍTICA EN 1519

Miguel Ángel LADERO QUESADA
Catedrático de la Universidad Complutense de Madrid
Académico de la Real Academia de la Historia

Introducción



S necesario conocer lo sucedido a lo largo de los cuarenta y cinco años anteriores, desde 1475, para entender cuál era la situación geopolítica de los intereses navales de la Monarquía de España hacia 1519, puesto que tales intereses fueron tomando forma y modificándose durante la época de los Reyes Católicos: la ejecución de sus empresas políticas requirió del frecuente empleo de barcos y de la formación de armadas con finalidades principalmente militares y políticas aunque también tuvieron su lugar los intereses económicos relativos a la protección del comercio y la navegación, y a las exploraciones de nuevas rutas (1).

Los intereses militares, conquistadores o estratégicos, predominaron en las muchas armadas que los reyes formaron para apoyar la conquista de Granada y, especialmente después de 1492, para llevar a cabo actividades de defensa de rutas y costas, de transporte y desembarco de tropas y materiales a puertos peninsulares

(1) Escribo estas páginas a partir de datos tomados de investigaciones propias, que citaré en las notas correspondientes, y de algunos otros cronistas e historiadores españoles. Otras observaciones, en especial para el período 1506-1555, en DE VRIES, K.: «Into the Atlantic or Into the Mediterranean: Spanish Military Choices in the Late Fifteenth and Early Sixteenth Centuries», en HUDSON, Benjamin (ed.), *Studies in the Medieval Atlantic*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2012.

mediterráneos, a Sicilia y Nápoles, contra los turcos otomanos o contra plazas mediterráneas norteafricanas.

La protección al comercio y la navegación, en cambio, fue el motivo principal de las intervenciones navales de la monarquía en el ámbito atlántico, o bien en la ruta desde el estrecho de Gibraltar, a su paso por el SO peninsular, o bien en las rutas de navegación por el Cantábrico y el mar del Norte. A este motivo se añadió, desde el último decenio del siglo xv, la necesidad de organizar viajes por vía marítima de miembros destacados de la familia real, como parte de las intensas relaciones exteriores de la monarquía. Pero las motivaciones mercantiles propiamente dichas dieron lugar a la formación de pocas armadas de protección y las querellas por ataques navales y actos de corso se resolvieron preferentemente por medio de negociaciones y acuerdos diplomáticos, precedidos o acompañados a veces por «guerras privadas», «cartas de marca» y otros actos de corso. Además, los barcos mercantes navegaban «en conserva» y disponían de su propio armamento y, a veces, de escolta armada. Así venía ocurriendo desde los reinados anteriores, a menudo sin relación directa con los enfrentamientos político-militares de la segunda fase de la llamada «guerra de los cien años», al contrario de lo que había ocurrido en la primera fase, entre 1350 y 1380, cuando los reyes de Castilla enviaron armadas en apoyo de alguna de las partes contendientes, generalmente Francia desde el Tratado de Toledo de 1368.

El control de las nuevas rutas que se abrieron en el Atlántico medio, hasta Guinea y, algo más adelante, hasta América, participó de las dos características mencionadas, la guerrera y la mercantil. Predomina la primera en las expediciones a Guinea de los años 1475-1479 y en las de conquista de las Canarias mayores, entre 1478 y 1496. En cambio, el aspecto mercantil es el que más importa en la navegación a las Indias por aquellos años, tanto de barcos sueltos como en grupo, y el envío de armadas se debe a los proyectos de exploración, conquista y colonización en aquellas tierras pero no a la previsión o desarrollo de enfrentamientos navales con otras potencias europeas. La llamada «armada de Vizcaya», formada desde finales de 1492, fue un caso mixto puesto que, por una parte, su misión fue proteger la ruta Mediterráneo-Atlántico, en especial a la altura del cabo de San Vicente y, por otra, apoyar la política regia en el Atlántico medio en los meses que siguieron al retorno de Cristóbal Colón, en 1493-1494, y las acciones que se preparaban en relación con el norte de África, hasta que la «armada» se integró en otras mayores con destino a Sicilia y Nápoles, en 1495.

Observamos, en resumen, que hubo variedad de motivaciones según los casos, que debemos considerar uno a uno antes de abrir paso a las conclusiones de conjunto.

Previamente, es preciso recordar que los reyes no tenían una armada fija propia a finales del siglo xv (2), aunque pudieran ser propietarios de algunos barcos de diverso tipo y en las atarazanas de Sevilla se podían poner a punto fustas y galeras si llegaba el caso pero no había ya en ellas navíos terminados, con mantenimiento y tripulación fijos, aunque siguieran teniendo teóricamente a su servicio un grupo de 400 vecinos sevillanos «francos de las atarazanas» (3).

Las armadas se formaban, en general, mediante la contratación o flete de barcos de particulares, adaptándolos en lo que fuera preciso para la función bélica, aunque es cierto que había proveedores especializados en este tipo de servicios cuyos nombres aparecen reiteradamente en las cuentas de pago. Los reyes ordenaban, por lo tanto, la contratación de barcos de propiedad particular pero los delegados regios mantenían el control sobre el conjunto de la operación: así, el contador mayor Alonso de Quintanilla en las armadas que se formaron en 1481 y 1492, o el obispo don Alfonso de Fonseca para las formadas en Sevilla entre 1492 y 1502, o bien Alonso de Cotes, corregidor de Burgos, Juan de Arbolancha y Pedro de Zafra, en la organización de la armada de 1496 con destino a Flandes: eran estos delegados regios quienes acordaban con los dueños de los barcos el importe de los fletes, sueldos y mantenimiento de tripulaciones, el armamento que habían de llevar los navíos y el tiempo de duración del servicio; además, los reyes nombraban capitanes generales y capitanes de barco, recibían pleito-homenaje de ellos y designaban oficiales administrativos a bordo, que actuaban en nombre de los contadores mayores y del escribano mayor de los reyes: escribanos, contadores y pagadores.

En definitiva, no había armada real permanente pero sí personal experto en organización y recursos económicos para movilizar armadas cuando fuera necesario, aunque con un coste tan elevado que por sí solo basta para explicar por qué no hubo una armada fija que, además, habría permanecido inactiva durante largos periodos estacionales y en tiempo de paz.

Las armadas

Comento, a continuación, los casos principales de formación de armadas y otras iniciativas navales de la monarquía, considerando conjuntamente los tres

(2) AZNAR VALLEJO, E.: «La organización de la flota real de Castilla en el siglo xv», en *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV* (ed. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., y MONTES ROMERO-CAMACHO, I.), Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 323-339. «La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media», *En la España Medieval*, 32 (2009), pp. 167-192. Visión de conjunto en LADERO QUESADA, M. Á.: «Baja Edad Media», en *Historia militar de España, 2. Edad Media* (dir. Hugo O'Donnell), Madrid, 2010, pp. 217-377.

(3) BELLO LEÓN, J. M. y MARTÍN PERERA, A.: *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*. Murcia, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2012.

ámbitos que acabo de definir: el Mediterráneo, el golfo de Vizcaya y mar del Norte y el Atlántico medio (4).

Entre 1475 y 1479, uno de los escenarios de la guerra de sucesión librada entre Isabel y Fernando, por una parte, y Alfonso V de Portugal, por otra, fue la zona de estrecho de Gibraltar, en torno a Ceuta, las costas atlánticas de Andalucía y la ruta entre Mediterráneo y Atlántico a la altura de los cabos de Santa María y San Vicente, donde había mayor peligro de ataque de armadas enemigas o de corsarios. Mayor importancia de futuro pudieron tener las expediciones que los reyes enviaron a las costas del golfo de Guinea, descubiertas y puestas en explotación mercantil por los portugueses, pero cualquier derecho que pudieran alegar se anuló en el Tratado de paz de Alcáçovas-Toledo, que puso fin a la guerra y reconoció a Portugal el monopolio de navegación en la ruta hacia Guinea desde el cabo Bojador hacia el sur. Pero el mismo tratado reconoció definitivamente el derecho de Castilla a la conquista e incorporación de las islas Canarias: las islas menores ya estaban bajo su dominio, y la conquista de Gran Canaria se llevó a cabo entre 1478 y 1483 mediante el envío de algunas pequeñas armadas cuyo coste sufragó en parte la monarquía: se abría así un nuevo espacio marítimo de interés en el Atlántico medio.

El interés principal giró hacia el Mediterráneo en la década de 1480 debido a tres factores: la amenaza turca, la necesidad de apoyar al rey de Nápoles y, sobre todo, la conquista del Reino de Granada. Al primero de ellos corresponde el envío de una improvisada armada de origen vasco-cantábrico y andaluz para socorrer Otranto, que los otomanos ocuparon durante unos meses: aquella armada, cuya organización se conoce muy mal, operó en el verano de 1481 y fue precedente de otras formadas con mayor cuidado y recursos años después. Al segundo factor obedece el envío a Ferrante I de Nápoles de algunas galeras catalanas en 1482-84 y de carabelas sevillanas en 1486. La conquista de Granada, por su parte, se consiguió mediante operaciones terrestres pero hubo sucesivas armadas de vigilancia, bloqueo y apoyo desde 1484, en especial durante el asedio de Málaga en el verano de 1487, y a menudo algunas de sus unidades practicaron también asaltos o *cabalgadas* en la costa norteafricana en busca de botín y cautivos. Después de 1492, una vez terminada la conquista, continuó la vigilancia estacional de las costas granadinas, convertidas en una nueva «frontera de la mar», con participación habitual, aunque no conjunta, de algunas naos, carabelas y fustas andaluzas y vascas y de tres o cuatro galeras catalanas cuya presencia, con sucesivos capitanes, se comprueba al menos hasta 1512.

(4) Las referencias documentales y bibliográficas, así como la exposición de datos concretos sobre cada armada, se concentran en el último epígrafe de este artículo: *Relación de armadas*.

Desde 1492, a los objetivos mediterráneos se vuelven a añadir los atlánticos aunque los primeros continúan siendo más importantes y continuos en la política monárquica. Desde el otoño de 1492 se formó la llamada «armada de Vizcaya», porque allí se contrataron la carraca y las cuatro naos que la integraron, sus tripulaciones y su capitán general, Íñigo de Artieta. Sus operaciones se dirigieron durante los años 1493 y 1494 a proteger el tráfico marítimo desde la Andalucía atlántica y participar en el embarque de granadinos que emigraban al norte de África. Como es lógico, su presencia en la zona dio cobertura a la salida del segundo viaje de Cristóbal Colón al frente de la primera gran flota que se enviaba a las Indias (septiembre de 1493) y probablemente lo habría dado a la toma de Melilla proyectada para el verano de 1494, que no llegó a producirse.

Por entonces, la firma del Tratado de Tordesillas entre Castilla y Portugal proporcionó mayor seguridad para la navegación en el Atlántico medio y así, al cabo, Artieta y sus barcos se integraron en la primera armada enviada a Sicilia para ayudar al rey de Nápoles, en enero de 1495, que fue seguida por otra a los tres meses. Aquéllas fueron las primeras operaciones a gran escala, con varias decenas de barcos que transportaban a escenarios lejanos grandes cantidades de tropas y armamento y permanecían en aguas del sur de Italia, muchos meses, incluso años, puesto que la guerra no terminó hasta 1498, con un fuerte coste económico. Por lo tanto, requirieron la atención continua de los reyes, que también organizaron una especie de «puente naval» desde los puertos andaluces hasta el Rosellón, con cientos de barcos mercantes dedicados a abastecer de trigo y cebada a las tropas que defendían los condados pirenaicos, e incluso reforzaron la ruta en el otoño de 1497, cuando el peligro parecía mayor, con una «armada de la mar de la costa de Cataluña».

La precedencia dada a aquellas empresas explica por qué otras iniciativas navales se mantuvieron en mínimos o fueron de corta duración y no requirieron aportación económica de la monarquía, o bien esta fue escasa. Así sucedió con la toma de Melilla en septiembre de 1497, que corrió a cargo del duque de Medina Sidonia y, antes con las tres pequeñas expediciones de avituallamiento enviadas a La Española en 1495 y 1496 y con el tercer viaje de Cristóbal Colón, en los primeros meses de 1498, pese a su finalidad colonizadora. E igualmente con las conquistas de La Palma y Tenerife, entre 1493 y 1496, para las que Alonso Fernández de Lugo se concertó principalmente con socios mercantiles.

Sin embargo, la guerra contra el rey de Francia y las nuevas alianzas dinásticas contraídas por los Reyes Católicos, obligaron a prestar mayor atención al espacio Cantábrico-mar del Norte, habitualmente dejado en manos de la iniciativa privada. El viaje de la infanta Juana a Flandes para su matrimonio con el archiduque Felipe no podía hacerse por tierra en aquellas circunstancias y obligó a preparar una gran armada que zarpó a finales de agosto de 1496, rodeada por la habitual flota mercante que viajaba a Flandes todos los años, y

regresó en marzo de 1497 trayendo a la infanta Margarita, hermana de Felipe, que casó con Juan, príncipe de Asturias. Fue un esfuerzo especial, tanto de organización como de movilización y financiación, pero también mucho más breve que los realizados en los escenarios bélicos de Nápoles y el Rosellón, porque, pese a la situación de guerra, las rutas del Cantábrico y mar del Norte se mantuvieron relativamente tranquilas, y así continuó siendo en los tiempos siguientes. Solo era preciso precaverse de corsarios manteniendo en buen uso fortificaciones costeras y armando algunas flotas pequeñas, de cuatro o cinco unidades, para vigilancia costera durante los meses de verano. Por lo demás, los barcos mercantes navegaban en conserva e iban armados, al menos algunos, y con eso bastaba habitualmente.

A partir de 1500, se intensificó la presencia naval en el Mediterráneo, con escenarios en Sicilia-Nápoles y el norte de África, a los que se sumaron los proyectos de guerra contra los turcos en el Adriático. Al mismo tiempo, fue ganando importancia la navegación en el Atlántico medio, durante unos años en los que se pudo navegar todavía sin riesgos de corsarios o enfrentamientos armados, salvo en alguna ocasión (5). Será más claro estudiar por separado uno y otro ámbito antes de establecer comparaciones.

* * *

Desde comienzos de 1500 se organizó una nueva gran «armada de Levante», con más de 70 unidades principales, contando con la experiencia, los hombres y, a menudo, los barcos y armamento acopiados durante la primera guerra de Nápoles y el viaje a Flandes en 1496-97, que se concentraron en Málaga, sede de un nuevo arsenal y maestranza de artillería. Gonzalo Fernández de Córdoba estuvo a su mando y tuvo como primer objetivo la guerra contra los turcos, que se concretó en el asalto de españoles y venecianos contra Cefalonia a finales de 1500. Barcos y tropas participaron en 1501, desde Sicilia, en la ocupación de la parte del Reino de Nápoles que correspondía a los Reyes Católicos según lo acordado con Luis XII de Francia en el Tratado de Chambord-Granada.

Se pasó en los meses finales de 1501 a una nueva situación de guerra con Francia, lo que obligó a reforzar al Gran Capitán con una nueva armada en 1502 para mantener operativas entre 60 y 70 unidades mientras se desarrollaban las operaciones militares en tierra. Y, por otra parte, a organizar un nuevo puente de abastecimiento cerealista entre Andalucía y el

(5) En el verano de 1507 hubo que fletar dos carabelas, al mando de Juan de la Cosa, que «anduvieron de armada... guardando la costa desde la baya de Cádiz hasta el cabo de Sant Vicente», en previsión de que los barcos que venían de las Indias sufrieran ataques de corsarios. Cfr. OTTE, E.: «Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la avería de 1507», *Revista de Indias*, 93-94 (1963), pp. 519-530.

Rosellón, reforzado en ocasiones con armadas como la que dirigió Pedro de Estopiñán en septiembre de 1503. Cuando terminó la guerra, a comienzos de 1504, el alivio fue inmenso porque jamás se había formado un ejército expedicionario y una armada de aquellas dimensiones ni gastado tanto en sostenerlos.

Desde aquel momento se reanudó la realización de proyectos en la costa norteafricana, consistentes en tomar puertos con valor estratégico para combatir la piratería berberisca y las incursiones sobre las zonas litorales del Sur y Levante hispánico y Sicilia, y también para disponer de bases de partida en expediciones hacía el interior. Fueron operaciones mixtas de transporte naval de tropas, desembarco y asalto que movilizaron gran número de barcos, en torno a 100 unidades principales tanto en la toma de Mazalquivir (1505) como en la de la vecina Orán (1509), con un coste muy elevado en relación con la brevedad de ambas acciones. Las que llevó a cabo Pedro Navarro en 1510 tomando Bugía y Trípoli se hicieron también con armadas que integraban decenas de barcos y miles de combatientes, aunque no se conocen tantos detalles, así como tampoco sobre la que concluyó en el desastre de la isla de Djerba («los Gelves») aquel mismo año. Una vez ocurridas las conquistas, aquellas plazas necesitaron continuo aprovisionamiento por vía marítima y respaldo de defensa naval, procedente de Málaga (Melilla), Málaga-Cartagena (Orán y Mazalquivir), Mallorca (Bugía) y Sicilia (Trípoli), lo que implicaba gastos considerables.

Pero Fernando el Católico continuaba decidido a que el Mediterráneo fuera el principal espacio de su acción política. Así lo demostró durante el año en que permaneció apartado de la gobernación de Castilla, actuando de nuevo solo como rey de Aragón, entre julio de 1506 y agosto de 1507. La gran armada que organizó en septiembre de 1506, para su pausado viaje costero de Barcelona a Nápoles, fue una auténtica «corte flotante» (6) formada por 10 galeras, tres carracas, algunas fustas y 20 *barcas*, complementada con las galeras que todavía mantenía el Gran Capitán en Nápoles. Y en esta ciudad estableció contactos e hizo planes para hacer guerra a los turcos en el Mediterráneo centro-oriental, como lo demuestra un extenso escrito que le presentó Pedro Navarro, conocido hoy como *Memorial a su Magestad sobre la conquista de toda Turquía y de la Casa Santa de Jerusalén y restitución de la Iglesia oriental a la fe católica*. Proyecto demasiado ambicioso, aunque acariciado ya desde los años de la conquista de Granada, que se redujo de nuevo, en cuanto Fernando volvió a Castilla, a las acciones norteafricanas de 1509 y 1510. El rey trató de continuarlas, reforzado por los ingresos proce-

(6) FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, A.: *Fernando el Católico y Julio II...*, Madrid, 2019, cap. VI (U. C. M., tesis doctoral). LADERO QUESADA, M. Á.: *Los últimos años de Fernando el Católico. 1505-1517*, Madrid, 2016.

dentes de la bula de cruzada que se predicó entre 1509 y 1513, y de nuevo en 1515, pero no pudo: la gran expedición que se preparaba en Sevilla durante el año 1511 cesó ante la necesidad de intervenir en la crisis italiana que culminó en la batalla de Rávena (abril de 1512), y el proyecto de montar una nueva operación, también con base principal en Sevilla, se frustró al morir el rey en enero de 1516, cuando se dirigía a aquella ciudad para ponerse al frente de los preparativos.

Cisneros, aunque solo fue gobernador en Castilla, continuó interviniendo en los asuntos del Mediterráneo occidental pero las condiciones del enfrentamiento con los poderes musulmanes habían empeorado mucho. Los pactos de vasallaje establecidos por poderes locales norteafricanos con el rey de Castilla eran ya mucho más difíciles e inciertos y Oruç y Hayreddin Barbarroja se habían instalado en Argel y contaban con apoyo turco, aunque los españoles se mantenían en el peñón situado frente a la ciudad. El cardenal envió una armada en septiembre de 1516 para asaltar la ciudad pero el intento fracasó y, lo que es más, fue el último porque hasta muchos años después no reanudó Carlos I aquellas empresas. El amplio espacio mediterráneo-africano siguió teniendo una importancia estratégica clave pero es evidente que no recibió la atención principal que había tenido hasta 1510 y pasó a ser paulatinamente «la frontera olvidada» (7), un proyecto inconcluso que pretendió prolongar los ideales y procedimientos de la antigua frontera medieval con Granada en un ámbito y un tiempo distintos, donde ya no podían tener la misma vigencia ni despertar tanto interés, salvo formando parte de una política general antiotomana.

* * *

La importancia de los espacios y rutas marítimas del Atlántico medio creció muchísimo en los dos primeros decenios del siglo XVI tanto por motivos mercantiles como de colonización y apertura de nuevas rutas. La política regia fue mucho más matizada que en el ámbito mediterráneo puesto que redujo sus intervenciones directas, que generaban elevados costes, prefirió afirmar el control político sobre la actividad mercantil y colonizadora privada, y se centró en la exploración y búsqueda de rutas que pudieran tener utilidad económica o permitir el dominio de nuevos territorios.

Ante todo, concluyó el monopolio de navegación que Cristóbal Colón había mantenido hasta 1498. Los llamados «viajes menores» autorizados entre 1499 y 1504 mostraron la voluntad regia de abrir posibilidades a la exploración de las costas suramericanas del Caribe, aun respetando los derechos

(7) HESS, A. C.: *The Forgotten Frontier. A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier*, Chicago-Londres, 1978.

colombinos en La Española, pero, además, éstos decayeron desde 1500 y el Almirante solo recibió autorización en 1502 para dirigir un cuarto viaje de exploración precisamente a aquellas costas, mientras los reyes procedían a enviar la primera gran expedición colonizadora a La Española, al mando del gobernador Nicolás de Ovando: fue el gasto más fuerte que hizo la Corona durante muchos años porque, al establecer al año siguiente la Casa de la Contratación de las Indias en Sevilla liberalizó los tráficos aunque manteniendo el control político-jurídico y el hacendístico mediante el cobro del derecho aduanero (almojarifazgo) y del *quinto real* sobre determinados beneficios. El procedimiento se mostró muy eficaz: los libros de registro de la Casa anotan 229 arribadas o partidas de barcos entre 1504 y 1510 y 469 partidas y 365 arribadas entre 1510 y 1522 (8). Entre ellas se cuenta la flota que armó Diego Colón en 1508, con recursos particulares, para ir a La Española y ejercer como gobernador volviendo a poner en práctica parcialmente las capitulaciones que los reyes habían establecido con su padre en 1492.

El rey Fernando empleó alguna parte de los recursos fiscales que obtenía en financiar expediciones cuyo principal objetivo era *descubrir* nuevas tierras y buscar un paso hacia la Especiería, una vez que se concretó su localización gracias a los viajes portugueses por la vía de oriente: así germinó y comenzó a desarrollarse la idea que culminaría con la expedición de Magallanes. Ya en 1505 hizo el rey un primer intento, contando con el consejo de Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Américo Vespucio, para organizar una expedición e «yr a descubrir el nacimiento de la especiería»; Pinzón, además, fue nombrado gobernador de Puerto Rico: el viaje se preparaba en los primeros meses de 1506, y Felipe I también se interesó por el asunto durante su breve reinado, pero no se llevó a cabo. De nuevo, en marzo de 1508, el rey Fernando reunió a Pinzón, Vespucio y La Cosa, a los que se sumó Juan Díaz de Solís, para intentar de nuevo la empresa y, en efecto, Solís y Pinzón exploraron las costas de Cuba y descubrieron el Yucatán a finales de aquel año.

La insistencia en buscar el paso desde aguas del Caribe influyó igualmente en la organización aquel mismo año de las pequeñas armadas de los gobernadores Diego de Nicuesa y Alonso de Ojeda a Tierra Firme, para poblar en las costas de Veragua y Urabá, respectivamente. El resultado final, e inesperado, fue el descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en septiem-

(8) CHAUNU, P. y H.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-1959. BERNAL, A. M.: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla-Madrid, 1992. Muchos de estos viajes y algunas pequeñas armadas enviadas al Caribe (por ejemplo la de Juan Ponce de León en 1515, con tres carabelas) están también documentados en MENA GARCÍA, C.: «Lo privado y lo público en la exploración y conquista del Nuevo Mundo (hasta Felipe II)», en *De la unión de coronas al imperio de Carlos V*, Madrid, 2000, II, pp. 399-439, y en LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, 2008, pp. 66-75, 84-89 y 183-194.

bre de 1513, cuando ya se estaba formando en Sevilla otra nueva gran expedición colonizadora a aquellas tierras de Castilla del Oro, mandada por Pedrarias Dávila, que fundaría Panamá en 1519, abriendo así el primer puerto estable para la exploración de las costas americanas del Pacífico.

Mientras tanto, la Corona seguía interesada en buscar pasos hacia la Especiería y establecer nuevas bases de apoyo y control de rutas. El proyectado viaje de Vicente Yáñez Pinzón en 1505 a Puerto Rico, el reconocimiento de las costas de Cuba por orden de Ovando aquel mismo año y la expedición de Ponce de León a Puerto Rico y la Florida, en 1513, seguida por algunas otras, descubrieron el trazado del golfo de México, pero allí no se encontraba el ansiado paso. Díaz de Solís, entre tanto, continuaba con su empeño, y en mayo de 1512 obtuvo permiso regio para emprender otro viaje «que avía de hazer para Malaca» e inició los preparativos en Sevilla con un solo barco pero Fernando el Católico ordenó en diciembre suspender el viaje y dio en aquel momento preferencia a la expedición de Pedrarias Dávila. Por fin, en noviembre de 1514, Solís obtuvo permiso y medios para armar tres carabelas en Sevilla, aunque al cabo solo fueron dos, zarpó en octubre de 1515 y descubrió el Río de la Plata pero allí murió a manos de los indígenas y la expedición regresó a su punto de partida.

Sin embargo, la ruta quedaba trazada y fue la que recorrió de nuevo Magallanes desde septiembre de 1519 con sus cinco naos, antes de internarse en lo desconocido: Carlos I, al financiar la expedición —cuyo coste para la Corona fue la mitad que el causado por la de Pedrarias Dávila— continuaba los proyectos de su abuelo, e incluso las intenciones de su padre. Sin embargo, en aquel momento aún se consideraban viables otras posibilidades: de ahí el flete de la armada de Gil González Dávila, que partió en septiembre de 1519, al mismo tiempo que la de Magallanes, con Andrés Niño como piloto «para yr a descubrir por la mar del sur», esto es, hacia Castilla del Oro, a la busca de un paso.

Comentarios finales

Los recursos navales movilizados a partir de 1475 fueron de importancia y características muy distintas, las adecuadas, en cada caso, a empresas de naturaleza y alcance diverso, tanto por la importancia que les atribuyeron los monarcas, según sus intereses políticos, como por la que realmente tuvieron en sus consecuencias históricas.

Los Reyes Católicos atendieron, sobre todo, a proyectos y empresas en el Mediterráneo, entre el mar de Alborán y Sicilia, Nápoles y zonas próximas. Así lo demuestra el enorme gasto efectuado en las guerras de Nápoles, entre 1495-1504, del que mucha parte correspondió a las armadas, al contrario de lo que había ocurrido en la conquista de Granada (1482-1492), que fue una

empresa militar predominantemente terrestre. Pero, después de concluida, la vigilancia y defensa naval de la costa granadina fue un motivo continuo de preocupación y gastos, aunque, en el aspecto marítimo, mucho menores que los realizados para las conquistas de plazas norteafricanas entre 1497 y 1510 —Melilla, Mazalquivir, Orán, etc.— pese al escasísimo flujo de retorno económico que cabía esperar, porque el botín que se obtenía tampoco tenía la continuidad del conseguido en las frecuentes incursiones o *cabalgadas* que marinos y corsarios andaluces llevaban a cabo contra las costas norteafricanas (9).

En el ámbito del mar Cantábrico y canal de la Mancha, los reyes practicaron una activa política mercantil pero no acudieron al expediente de formar flotas de guerra salvo en 1492-1494, cuando constituyeron la llamada «armada de Vizcaya», por la procedencia de los barcos, para vigilar tramos peligrosos en la ruta Mediterráneo-Atlántico, como eran las aguas del cabo de San Vicente, y para contar con un recurso armado si llegaba el caso en las negociaciones con Portugal sobre las nuevas rutas abiertas en el Atlántico medio desde 1493. Por lo demás, se limitaron a mejorar la defensa costera cántabro-galaica con vigilancia naval complementaria y esporádica, cuando lo consideraron necesario, y solo se tomó la iniciativa de formar y pagar grandes armadas por motivos políticos, no guerreros, en 1496 —viaje de la infanta Juana a Flandes— y de nuevo en 1516, cuando Cisneros preparó una armada, llamada también «de Vizcaya», al mando de Gómez de Buytrón, para traer de Flandes a Carlos I, aunque al cabo vino en otra, un año más tarde (10).

Es evidente la importancia estratégica menor que los reyes otorgaron inicialmente a la nueva ruta hacia las Indias abierta por Cristóbal Colón, frente a otras empresas, en especial las norteafricanas e italianas, después de la escasez de resultados producidos por el segundo viaje colombino y los que le complementaron en 1494 a 1496. Vuelto a Castilla, Colón se quejaba del retraso de su nuevo viaje, que tuvo que esperar a 1498, ante los preparativos que se hacían en Sevilla para armar otras flotas, en especial la que fue contra Melilla, a pesar de lo improductivo y costoso de aquella empresa si se compa-

(9) Ejemplos en JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M.: *La guerra del moro a fines del siglo xv*, Ceuta, 1940 (ed. de Sancho de Sopranis, H.), AZNAR VALLEJO, E.: «La guerra de allende. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera», en *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental. 1280-1480*, XXXI Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 2005, pp. 83-115, o en LADERO QUESADA, M. Á.: «Unas cuentas en Cádiz (1484-1485)», en *Los señores de Andalucía. Investigaciones sobre nobles y señoríos en los siglos xiii a xv*, Universidad de Cádiz, 1998, pp. 457-485.

(10) Algunos datos en LADERO QUESADA, M. Á.: *Francisco de Vargas, tesorero real. Un testimonio sobre los últimos años de Fernando el Católico. 1506-1517*, Madrid, 2017; y en especial, CARRETERO ZAMORA, J. M.: «Charles de Gand et la Castille: un premier projet de voyage et un programme politique (1516-1518)», en *Diplomates, voyageurs, artistes, pèlerins, marchands entre pays bourguignons et Espagne aux xv^e et xvi^e siècles*, Publication du Centre européen d'études bourguignonnes (xv^e et xvi^e s.), Neuchâtel, 2011, pp. 187-206.

raba con los buenos resultados económicos que se podían esperar de los baratos viajes a las Indias (11).

Pero los reyes solo comenzaron a atribuir paulatinamente un interés algo mayor a las rutas del Atlántico medio desde 1499, con la autorización de expediciones al margen del monopolio colombino, el viaje del gobernador Nicolás de Ovando (1502) y la creación de la Casa de la Contratación en Sevilla (1503), a lo que se añadió el interés por encontrar la ruta de paso hacia la *Especiería* desde 1505. Aun así, el fin de los grandes gastos navales en el Mediterráneo, desde 1510, apenas se tradujo en otros de la Corona equiparables a ellos para pagar viajes a las Indias, aunque aumentó el asignado a las expediciones principales desde comienzos del XVI (Ovando en 1502, Pedrarias Dávila en 1514, Magallanes en 1519...), pero casi todo el tráfico naval con el Nuevo Mundo, el que realmente consolidó la nueva opción atlántica de Castilla, estuvo en manos de particulares aunque regulado por la Casa de la Contratación.

RELACIÓN DE ARMADAS

1.—1475 a 1480

1.1. Guerra contra Portugal (12)

- 1475: cuatro galeras, al mando de Álvaro de Nava (y de Andrés «Sonier»), enviadas por Juan II de Aragón para la «guarda del Estrecho».
- Enfrentamientos de estas galeras junto con carabelas andaluzas y naos vascas contra barcos portugueses.
- 1476: intentona del duque de Medina Sidonia contra Ceuta con dos galeras y 11 naves.
- 1476, agosto: combate del cabo de Santa María entre la armada franco-portuguesa de Coulon (14 naos «gruesas») y una flota de tres carracas, una galeaza y una «hurca» genovesas.

(11) BALLESTEROS BERETTA, A.: *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*, Barcelona, 1945, II, pp. 306-335.

(12) El detalle de todas estas acciones, en los cronistas contemporáneos, PALENCIA, Alfonso de: «Décadas», en *Biblioteca de Autores Españoles*, Tomos CCLVII, CCLVIII y CCLXVII, Madrid, 1973-1975. VALERA, Diego de: *Crónica de los Reyes Católicos*, Madrid, 1927, ed. J. de M. Carriazo. PULGAR, Hernando del: *Crónica de los Reyes Católicos*, Madrid, 1943, ed. J. de M. Carriazo.

- 1479: ataque portugués a las almadrabas de Conil. Réplica del duque de Medina Sidonia (armada de Luis de Amézqueta o «de la Mezquita»): pérdida de siete bergantines portugueses.

1.2. Expediciones a Guinea

- 1476. Charles de Valera: tres naos y nueve carabelas (tres naos y 25 carabelas según Palencia y Valera) (13).
- 1478. Juan Boscán: 35 barcos (incluyendo los enviados a Gran Canaria). Apresados por los portugueses al regreso (14).

1.3. Primera expedición para la conquista de Gran Canaria en 1478 (15).

2.—1481

2.1. Otranto: la primera armada contra los turcos

- 50 naos en Guipúzcoa, Vizcaya y Marina de Castilla. Otras 20 naos en Galicia y Andalucía. Al mando de Francisco Enríquez, hermano del Almirante de Castilla (16).

(13) La expedición duraría en torno a seis meses, como era habitual, y se llevó a cabo con doce barcos, según las cuentas que estudia AZNAR VALLEJO, E.: «La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas», *En la España Medieval*, 25 (2002), pp. 403-423; aporta nuevos datos documentales que añaden mucho a lo expuesto por los cronistas, en los que la flota aumenta y está formada por unos 30 barcos (VALERA, cap. XXI y XXII, fue testigo directo de la empresa, dirigida por su hijos Charles; PALENCIA, III.XXIV.III; III.XXVI.VI; PULGAR, LXXXI). Véase también RUFO YSERN, P.: «La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)», en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, Porto, 1989, III, pp. 59-79. Anteriormente, PÉREZ EMBID, F.: *Los descubrimientos en el Atlántico hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948, pp. 196-208, y SANCHO DE SOPRANIS, H.: «Charles de Valera», *Hispania*, 54 (1951), pp. 451-459.

(14) PALENCIA, Alfonso de: *op. cit.*, IV.XXXIII.V.

(15) Escasos datos; MORALES PADRÓN, F.: *Canarias: crónicas de su conquista*, Sevilla-Las Palmas de Gran Canaria, 1978.

(16) PULGAR, Hernando del: *op. cit.*, cap. CXIX. Conocemos el reparto del dinero necesario para la expedición en los puertos y otras localidades de la «provincia de Sevilla» (1.014.000 m), Principado de Asturias (298.000) y algunas villas y señoríos de la «costa de la mar» del norte (508.000), pero no en otras (Laredo) ni en Trasmiera, Vizcaya, Guipúzcoa y Álava (LADERO QUESADA, M. Á.: *La Hermandad de Castilla. Cuentas y memoriales. 1480-1498*, Madrid, 2006, doc. 2, pp. 114-115). A su paso por la ciudad de Mallorca, a mediados de agosto de 1481, hubo disturbios y peleas entre los «vizcaínos» de la Armada y vecinos de la ciudad (carta de los *jurats* del municipio al rey, de 25 de agosto de 1481, publicada en *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, VII, 1898, pp. 351-352).

2.2. Expedición de Pedro de Vera a Gran Canaria

- Cuentas relativas a tres carabelas y dos naos de aprovisionamiento (17).

3.—1482 a 1491

Operaciones navales y funciones de las armadas y barcos durante las campañas de la guerra de Granada (18):

- Consejos de Diego de Valera al rey Fernando en 1484: formar una armada de vigilancia con dos carracas de 500 toneles, o una de 600 y dos naos de 250; seis carabelas latinas; dos vallineles de 70 a 80 toneles; y cuatro galeotas en verano (no recomienda las galeras) (19).
- 1484-1486. Don Álvaro de Mendoza, conde de Castro, capitán general de la Armada. Capitanes: Álvaro de Nava, Díaz de Mena, López de Arriarán (más adelante, Antón Bernalte de Cádiz, 1486; Lorenzo de Zafra, 1487; Lezcano, 1490). Noticia de tres naos de Vizcaya y Guipúzcoa.
- 1486 en adelante. Galcerán de Requesens, conde de Palamós y de Trevento, capitán general de la Armada.
- Servicio continuo de los barcos en el invierno de 1486-1487.
- 1487: bloqueo de Málaga, seis galeras catalanas, muchas naos y carabelas castellanas.
Pedro de Zafra, contador de la Armada.
Noticias sobre contratación de muchas carabelas, «barcos luengos», «albatoças»...
- 1488: cuatro carabelas de vigilancia en el Estrecho, en noviembre.

4.—1482 a 1486

Envío de armadas de ayuda a Nápoles. 1/ Ferrante I contrata galeras catalanas al mando de Bernat de Vilamarí, entre 1482 y 1484. 2/ primavera de

(17) Escasos datos, al igual que para la primera expedición. LADERO QUESADA, M. A.: «Las cuentas de la conquista de Gran Canaria», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 12, 1966, pp. 11-104.

(18) Datos tomados de LADERO QUESADA, M. A.: *Castilla y la conquista del Reino de Granada*, Valladolid, 1967, pp. 146-151 (3.ª ed., Granada, 1993).

(19) VALERA, Diego de: *Epístolas y otros varios tratados*. Madrid, 1878, epístolas al rey XVI y XVIII.

1486: envió de 12 carabelas desde Sevilla, al mando de Melchor de Maldonado, como capitán general (20).

5.—1492 a 1494

5.1. «*Armada de Vizcaya*», formada por los reyes para vigilancia de rutas marítimas, especialmente en torno al cabo de San Vicente. Al mando de Íñigo de Artieta como capitán general: una carraca de 1.000 «toneles», una nao mayor de 405, dos medianas de 200 y una menor de 100.265 marineros y 605 «hombres de armas» a bordo. Coste de en torno a 6.000.000 maravedís [m en lo sucesivo] por semestre en 1493 (cuando los reyes eran ya propietarios de los 2/3 de la carraca), 3.620.000 entre 20.08 y 31.12. 1494 (21).

5.2. *Primer y segundo viajes de Cristóbal Colón a las Indias* (22).

- Primer viaje: una nao y dos carabelas. Coste de 2.000.000 m.
- Segundo viaje: 17 «navíos bien aderezados con 1.200 hombres de pelea en ellos» (Bernáldez), o 1.500 según otros autores. En torno a 22.000.000 m de gasto.

6.—1495 a 1498 (23)

(20) TORRE Y DEL CERRO, A. de la: *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, I, doc. 42, de 30 de agosto de 1482: el rey comunica a su hermana la reina de Nápoles que ha dado orden para que Vilamarí envíe cuatro galeras; doc. 96 y 97, de 30 de diciembre de 1483, y II, doc. 39 y 119 de 1484. La formación de la armada de Maldonado, que era regidor del concejo y *contino* real, en la primavera de 1485, en Archivo Municipal de Sevilla, Tombo de los Reyes Católicos, tomo III, doc. 93 y 94, de 16 y 29 de mayo de 1486 (ed. CARRIAZO, J. de M.: *El Tombo de los Reyes Católicos del concejo de Sevilla. IV (1485-1489)*, Sevilla, 1968 (rep. Madrid, 2007), pp. 113-114.

(21) LADERO QUESADA, M. Á.: «La 'armada de Vizcaya' (1492-1493). Nuevos datos documentales», *En la España Medieval*, 24 (2001), pp. 365-394.

(22) Recopilación de datos en MENA GARCÍA, C.: «Lo privado y lo público en la exploración y conquista del Nuevo Mundo (hasta Felipe II)», en *De la unión de coronas al imperio de Carlos V*, Madrid, 2000, II, pp. 399-439. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron los españoles por mar desde fines del siglo xv*, ed. de SECO SERRANO, C.: *Biblioteca de Autores Españoles*, Madrid, 1964, vol. 75 a 77. SECO SERRANO, C.; PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., y otros: *Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506)*, Madrid, 1994, 3 v.

(23) Datos tomados de LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos. Nápoles y el Rosellón (1494-1504)*, Madrid, 2010, en especial, pp. 207-347 y Tercera Parte, pp. 349-494.

6.1. *Armadas y convoyes de la primera guerra de Nápoles y el Rosellón.*

- Primera expedición: una carraca, siete naos y 17 carabelas, con el conde de Trevento (entre ellas la carraca y las cuatro naos de la «armada de Vizcaya»). 1.873 hombres de tripulación.
- Segunda expedición: 29 carabelas, con Gonzalo Fernández de Córdoba: 1.145 tripulantes; 500 «lanzas» de caballería y 500 peones.
- Transporte de peones gallegos y asturianos: cuatro naos; 605 tripulantes; 1.195 peones.
- Coste aproximado de las armadas de las tres expediciones: 80.000.000 m.
- Convoyes de aprovisionamiento de trigo y cebada, de Andalucía al Rosellón entre 1495 y 1499: 159 viajes de barcos (carabelas en su mayor parte).

6.2. *Guarda de la costa de Granada («frontera de la mar») y de las rutas mediterráneas próximas a la Península (Andalucía-Rosellón):*

- La guarda de la costa de Granada:

Compatibilidad entre vigilancia y acciones de corso y «cabalgada». Frecuente exención del «quinto real» sobre las presas efectuadas.

Operaciones en 1495-96 de los capitanes Zafra, López de Arriarán y Lezcano y de las tres galeras de mosén Vilamarí cuando regresaron de Nápoles.

1499. 1500. Noticia de contratación estacional de tres o cuatro capitanes, con unas seis galeras y galeotas, más un número variable de naos y carabelas.

- La protección de la ruta Andalucía-Cataluña:

1497, septiembre-diciembre: «armada de Levante» o «armada de la mar de la costa de Cataluña» de Iñigo Manrique, alcaide de Málaga, para persecución de corsarios: cuatro carracas, cuatro naos, una carabela, dos bergantines «sotiles», un balliner, con 333 marineros y 592 «hombres de armas», más otros 125 no especificados. Coste en torno a 10.000.000 m (tres meses de servicio).

6.3. Operaciones en la costa norteafricana

- Melilla. Proyecto de 1494: en torno a 30 fustas, 30 carabelas, 10 tafurcas, 20 a 30 barcos auxiliares (24).
- Melilla. Conquista de 1497. No hay datos pero, a tenor del número de participantes (5.000 hombres), hay que estimar que las dimensiones de la armada fueron semejantes a las previstas en 1494.
- Melilla. Barcos de servicio permanente desde 1498: cuatro fustas de vela y remo o una carabela y dos fustas (25).

6.4. La «armada de Flandes» (1496) (26)

Dos carracas genovesas de 1.000 toneles, 15 naos (tres de más de 400 toneles, las demás de unos 250, de media), cinco carabelas de 75 toneles y 20 pinazas auxiliares, más la flota mercante navegando «en conserva». Al mando del almirante Fadrique Enríquez, 2.260 hombres de tripulación, 2.250 hombres de guerra embarcados. Coste: en torno a 50.000.000 de maravedíes.

6.5. Protección de la costa galaico-cantábrica (27)

- No hay actos de guerra abierta. Mejora de las fortificaciones y murallas: Fuenterrabía.
- La protección contra corsarios del abastecimiento de cereales y otros tráficos por vía marítima:
 - Armamento de los barcos mercantes desde el otoño de 1495.
 - 1497, verano: dos naos y tres carabelas bien armadas, al mando de López de Arriarán.
 - 1503, agosto: cuatro naos. Pago de «avería» por los barcos mercantes protegidos.

(24) LADERO QUESADA, M. Á.: «Melilla en 1494: el primer proyecto de conquista», en *Hacer historia desde Simancas. Homenaje a José Luis Rodríguez de Diego*. Alberto Marcos Martínez (ed.), Junta de Castilla y León, Valladolid, 2011, pp. 445-466.

(25) GUTIÉRREZ CRUZ, R.: *Los presidios españoles del norte de África en tiempos de los Reyes Católicos*, Melilla, 1997.

(26) LADERO QUESADA, M. Á.: *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*, Madrid, 2003.

(27) LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas*, pp. 332-340.

6.6. Conquista de Tenerife (28)

- 1493. Proyecto de envío de la «armada de Vizcaya». Recluta de 160 de a caballo y 1.900 peones.
- 1496: «gran flota» (Bernáldez). Recluta de al menos 50 de a caballo y 1.000 peones.

6.7. Tercer viaje de Cristóbal Colón (29)

- Dos carabelas con Pedro Hernández Coronel (febrero de 1498); seis carabelas de Palos con Colón (mayo de 1498). Unos 500 hombres de tripulación y pasaje. Gasto: 2.834.336 m. (Mena) o 4.100.000 m. (Navarrete) (30).
En aquel momento, había en La Española cuatro carabelas de servicio. Colón pide aumentar su número a seis (31).

7.—1500 a 1504

7.1. *La gran armada de Levante contra los turcos* (campana de Gonzalo Fernández de Córdoba en Cefalonia): seis galeras, seis fustas, tres carracas, 32 naos, 21 carabelas, cuatro tafurcas (70/73 unidades navales, según momentos. Más dos galeras y una fusta sicilianas. Reducidas a 34 unidades a mediados de 1502).

Tripulaciones: 4.182 hombres (asciende en los meses siguientes a 4.622 (32)).

(28) RUMEU DE ARMAS, A.: *La conquista de Tenerife*, Tenerife, 1975 (2.^a ed., 2006).

(29) Entre el segundo y el tercer viaje de Colón se enviaron tres pequeñas expediciones con tres o cuatro carabelas cada una (Archivo General de Indias, Contratación, 3249): estudio detallado en LADERO QUESADA, M. Á.: «Primeros viajes a Indias según los libros de armadas 1494-1502», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CCXV/1 (2018), pp. 27-109. No doy cuenta aquí de los llamados «viajes menores», entre 1499 y 1504, en cuya financiación no intervino la Corona, o apenas. Véase GIL, J.: «Marinos y mercaderes en Indias (1499-1504)», *Anuario de Estudios Americanos*, 42 (1985), pp. 297-499, y BERNABEU ALBERT, S.: «Los viajes mejores: la ruptura de un monopolio (1499-1509)», en *Colón desde Andalucía. 1492-1505*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2006, pp. 149-163.

(30) NAVARRETE, MENA: *op. Cit.*, nota 17. Véase también, Archivo General de Indias, Contratación, Libros de Armadas, 3249, f. 112 v. y ss.

(31) Real Academia de la Historia, autógrafos, caja 5, n.º 52: memorial enviado por Colón a los reyes, sin fecha (por su contenido parece escrito durante la estancia del Almirante en Castilla, en torno a 1497).

(32) LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas...* Para este apartado y el siguiente.

7.2. Las armadas y convoyes de la segunda guerra de Nápoles y el Rosellón

- Composición variable de la armada en la guerra de Nápoles, según momentos: 73 unidades como máximo a comienzos de 1503; 36 a p. ss. unidades a mediados de 1503. A finales de 1504: seis o siete naos grandes y dos galeras.
- Coste total de las armadas de Levante y Nápoles en 1500-1504: al menos 240.190.313 y 16.731 quintales de *bizcocho* (sobre un gasto total de aquellas guerras de 433.000.000 m).
- Convoyes de aprovisionamiento de cereales Andalucía-Rosellón: 106 viajes (naos y carabelas).
- 1503, septiembre: armada de Pedro de Estopiñán. Hasta 20 naos armadas para protección de los barcos que llevaban cereales al Rosellón.

7.3. 1502. La armada de Nicolás de Ovando a La Española (33)

Cuatro naos pequeñas (en torno a 130 toneles), 27 carabelas (de las que 20 de entre 35 y 50 toneles). Son barcos de Huelva, Palos y Moguer. 2.500 a 3.000 personas embarcadas. No hay estimaciones globales de gasto.

Tres carabelas para el servicio de la isla, en 1505. Otra más en 1508.

7.4. Cuarto viaje de Colón

Cuatro barcos con 139 tripulantes (reparto: 50/37/27/25). Gasto de 4.000.000 m (34).

7.5. 1502 y ss. Barcos de vigilancia y armadas de defensa de la costa de Granada y ataque a la del Norte de África (35):

- 1502. Armada de 14 fustas al mando de Íñigo Manrique, con base en Málaga.

(33) El «libro de armada» correspondiente está extraviado. LADERO QUESADA, M. A.: «El libro de armada de Nicolás de Ovando (1501-1502): un índice de Alice B. Gould», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59 (2013), pp. 287-307, y *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, 2008. MIRA CABALLOS, E.: *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502*, Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014.

(34) MENA GARCÍA, C.: *op. cit.*, nota 16. VARELA BUENO, C.: «El rol del Cuarto Viaje», *Anuario de Estudios Americanos*, XLII (1985), pp. 243-295. GIL, J.: «Las cuentas del cuarto viaje de Colón», *Anuario de Estudios Americanos*, LX/2 (2003), pp. 611-634. LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla...*, p. 68.

(35) LADERO QUESADA, M. Á.: *Ejércitos y armadas...*, pp. 341-345.

- 1503. Armada de dos naos de 120 toneles, cuatro carabelas «rasas», con remos y 10 fustas o galeotas, al mando de Martín Fernández Galindo.
- Galeras de vigilancia ordinaria de la costa (entre abril y octubre): cuatro galeras catalanas.

8.—1505 y 1509

8.1. 1505. Conquista de Mazalquivir (36)

- Dos galeras, tres galeotas, 39 fustas, 11 naos, 22 carabelas, dos zabras, 10 tafurcas, 28 barcos auxiliares, 44 barcos sin especificar (muchos serían carabelas y barcos auxiliares). Total: 161 unidades (las tropas de tierra ascendieron a 327 de a caballo y 4.653 de a pie).
- Coste de la armada: 9.854.607 m. (sobre un gasto total de 13.825.555 m).
- Barcos de servicio permanente desde 1506: un bergantín y dos tafurcas.
- Proyecto de Gonzalo de Ayora para la «conquista de África»: 2.000 peones y 1.100 de a caballo, embarcados en 12 galeras, y en las tafurcas y otros navíos «que basten para mover esta hueste a las partes marítimas que conviniere».

8.2. 1509. Conquista de Orán (37)

- Treinta y cuatro naos, 42 carabelas, cinco fustas y tafurcas, un galeón, cinco galeotas, nueve barcos, cuatro «barcas roncalesas». Total: 100 unidades.
- 2.648 tripulantes. 10.463 infantes y 548 de a caballo embarcados.
- Coste de la armada: 7.240.000 m (sobre un total de 28.741.000 para toda la operación).
- Otras operaciones navales de Pedro Navarro en 1510.

(36) LADERO QUESADA, M. Á.: «La toma de Mazalquivir y el retorno de Nápoles. Julio de 1505-Junio de 1506», *En la España Medieval*, 36 (2013), pp. 183-224.

(37) Archivo General de Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas (primera época), leg. 201. GUTIÉRREZ CRUZ, R.: *Los presidios...*, y GARCÍA ORO, J.: *El cardenal Cisneros*, Madrid, 1992-1993, volumen segundo.

9.—1508 a 1515

9.1. Viajes de Juan Díaz de Solís para descubrir la ruta a «La especiería»

- 1508: dos carabelas. Coste de su armazón y puesta a punto, 1.700.863. No realizada.
- 1515: dos carabelas.

9.2. 1509. Armadas de Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa a «Tierra Firme».

Nicuesa. Cuatro carabelas.

9.3. 1513-1514. Armada de Pedrarias Dávila a Castilla del Oro (38)

Cuatro naos, un galeón, 11 carabelas, otras cuatro fletadas, un «burchon». 2.000 personas embarcadas. En torno a 14.000.000 m de gasto (en parte pagado por los particulares y el flete de sus mercancías).

10.—1519

10.1. Armada de Magallanes (39)

Cinco barcos (120, 110, 90, 85 y 75 toneles), 270 tripulantes. Coste: 8.334.335 m (de los que 6.717.554 pagados por la Corona).

10.2. Armada de Gil González Dávila (40)

(38) MENA GARCÍA, C.: *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, 1998. LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla...*, pp. 84-89. Cinco años antes, la flota en que fue a La Española el almirante Diego Colón, formada por 20 barcos, había sido de financiación privada (ÓTTE, E.: «La flota de Diego Colón. Españoles y genoveses en el comercio trasatlántico de 1509», *Revista de Indias* (1964), pp. 97-98. Tuvieron financiación regia las pequeñas armadas de aquel mismo año dirigidas por Nicuesa y Ojeda.

(39) FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes...*, II, pp. 415-429 y 502-519. Archivo General de Indias, Contratación, Libros de Armadas, 3255.

(40) Datos en LADERO QUESADA, M. Á.: *Las Indias de Castilla...*, p. 78. Noticias sobre las circunstancias de esta expedición en ARAM, Bethany: *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América. Pedrarias y Balboa*, Madrid, 2008, pp. 140-148.