

LOS NEGOCIOS INDIANOS DE DON ÁLVARO DE BAZÁN

M^a- Luisa Martínez de Salinas Alonso

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Aunque en principio el nombre de don Álvaro de Bazán se asocia comúnmente al reinado de Felipe II, por cuanto constituye una figura clave en

el desarrollo de múltiples acontecimientos de ese periodo, no debe olvidarse que su antecesor, don Álvaro de Bazán "El Viejo" (1526-1588), señor del Viso y Santa Cruz, fue, así mismo, uno de los personajes más destacados, por diversos aspectos, del reinado de Carlos V. Su destacada carrera militar y la participación en diferentes episodios de la compleja política nacional e internacional del momento, le valió finalmente el nombramiento de General de las Galeras de España en 1526, con la misión de proteger las costas españolas contra las incursiones de piratas y corsarios berberiscos¹.

La dilatada trayectoria que en este sentido llevó a cabo le convirtió en uno de los marinos más expertos de su tiempo, gran conocedor de los complejos asuntos relacionados con la navegación, lo que le impulsó a llevar adelante el que tal vez sea el aspecto mejor conocido de su biografía como es el de abordar la difícil tarea de intentar perfeccionar las embarcaciones utilizadas por entonces, buscando su mayor operatividad. Consecuentemente, Don Álvaro de Bazán "El Viejo" ocupa un lugar destacado entre quienes contribuyeron eficazmente al progreso de la construcción naval española en el siglo XVI, y sus proyectos tuvieron una incidencia fundamental no sólo en lo que respecta al avance de las mejoras en la navegación, cuestión de indudable importancia, sino también en relación con el tráfico atlántico y el comercio con las Indias, en el que dicho personaje trató de entrar aprovechando las ventajas que para ello pensaba que ofrecían sus barcos.

Los adelantos que en esta materia efectuó el señor del Viso y Santa Cruz cubrieron diversos frentes. Por un lado ideó un nuevo tipo de galeón, más manejable y apto para largas travesías que los antiguos gracias al mayor aparejo de tres o cuatro palos con velas cuadradas y a la incorporación de dos o tres cubiertas, de las que la primera iba calafateada y situada bajo la línea de flotación, lo que permitía, además de poder montar dos hileras de

cañones por banda, obtener un amplio espacio para el transporte

de mercancías. Le dotó, así mismo, de un mejor sistema defensivo al incluir unas cámaras sobre los costados de la entrecubierta, que se cerraban en caso de ataque y convertían el buque en estanco, impidiendo que se anegara². Todo ello daba como resultado una mezcla híbrida de buque mercante y de guerra muy conveniente en una época en la que no existía una flota de guerra propiamente dicha³.

Por otro lado, Don Álvaro de Bazán adaptó las grandes galeras genovesa y veneciana, llamadas galeazas, combinando en el nuevo modelo de embarcación las cualidades de la galera y del barco de vela, con la pretensión de obtener un barco mayor y más rápido que ambos. La galeaza de Bazán incorporaba tres mástiles con velas latinas y dos órdenes de remos, uno en cada una de las cubiertas del navío, y unas estructuras defensivas con cuarteles levadizos que, en caso de ataque, permitían cerrar herméticamente el cuerpo del buque e impedir así la penetración del enemigo.⁴ Sin embargo, a pesar de lo ambicioso que resultaba el proyecto y aunque se construyeron varias de tales características, este tipo de galeaza no poseía las cualidades de sus dos progenitoras y su utilización fue limitada, pues al llevar un velamen más reducido su operatividad no era muy grande con poco viento y los remos suplementarios no conseguían contrarrestar tal dificultad. Eran barcos vistosos pero poco marineros, cuyo mantenimiento, además, resultaba muy costoso⁵. No obstante, Don Álvaro de Bazán consiguió el 15 de enero de 1550 un privilegio para construir durante diez años "dos maneras de navíos diferentes de los que se usan"⁶, es decir, los nuevos modelos de embarcaciones que había ideado.

Y no sólo se le concedió dicha merced, sino que, apoyándose en las mejores posibilidades que ofrecían sus navíos, en el mes de febrero del mismo año 1550 y después de largas negociaciones y abiertos enfrentamientos con el consulado de Sevilla, la Casa de la Contratación e incluso el Consejo de Indias, firmó con la Corona un asiento que le capacitaba para participar en el comercio ultramarino en condiciones ventajosas, convirtiéndose con ello en la primera persona que trató de emplear gale-

1 Cambra, Fernando: Don Álvaro de Bazán, Almirante de España. Madrid, Editora Nacional, 1943. Aunque este trabajo se centra fundamentalmente en la biografía del hijo, ofrece también algunos datos sobre la trayectoria del padre.

2 Casado Soto, Jose Luis: Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588. Madrid, Editorial San Martín, 1988, pág. 140.

3 Cambra: Ob. Cit. pág. 35.

4 Fernández Duro, Cesáreo: Disquisiciones náuticas. Madrid, 1876-81, T.

V, pág. 14.

5 Haring, Clarence: Comercio y navegación entre España y las Indias. México, Fondo de Cultura Económica, 1979, pág. 330.

6 Citado por Fernández Duro, Cesáreo: Armada Española, desde la Unión de los reinos de Castilla y de Aragón. Madrid, Museo Naval. 1972, T. I, pág. 417.

7 Archivo General de Simancas, Leg. 20, n^os 1 y 2, y Documentos Inéditos para la Historia de España, T. L, págs. 265-284.

ones de su propiedad muy grandes en la carrera de Indias⁸.

Las propuestas de Bazán para la consecución del asiento partían del convencimiento de la inseguridad que existía en el Atlántico para realizar el transporte de mercancías, debido sobre todo a que la escasa defensa que llevaban las armadas particulares que zarpaban las convertía en presa fácil de los corsarios. Además, según el Marqués del Viso, los negocios mercantiles con las Indias adolecían de un llamativo desorden motivado por la falta de una comunicación fluida entre la península y los dominios ultramarinos, lo cual respondía a la evidente falta de una armada pujante y al hecho de que los barcos que realizaban la travesía no eran desde luego los más aconsejables y capaces para solventar las muchas dificultades que en la navegación podían surgir". Sobre la base de este planteamiento, era lógico que Don Álvaro de Bazán estimara que los navíos que él había ideado eran los más adecuados para imprimir un nuevo impulso al tráfico atlántico y conseguir que llegaran a España los tesoros indios con mayor seguridad, sin olvidar el beneficio que para él mismo podía derivarse de la participación activa en ese lucrativo negocio.

Consecuentemente, en la segunda mitad de 1549 se iniciaron las oportunas negociaciones con la Corona para tratar de obtener un asiento que fuera provechoso para ambas partes. Tras muchas dilaciones, motivadas fundamentalmente por la oposición que desde el primer momento manifestaron a este proyecto todos los interesados en la navegación a Indias —miembros de la universidad de mercaderes, oficiales de la Casa de la Contratación e incluso algunos miembros del Consejo de Indias— por cuanto veían peligrar sus intereses si se hacían realidad las condiciones ventajosas que el Marqués del Viso estaba negociado con la Corona⁹, finalmente se firmó el 14 de febrero de 1550.

En realidad, el proyecto salió adelante gracias a que contó siempre con el apoyo del regente Maximiliano de Austria, quien veía en él grandes beneficios para la Corona y consiguió no sólo contrarrestar la resistencia de los mercaderes sino incluso superar las dudas que en relación con este tema y seguramente influido por la presión de los sevillanos le asaltaban al propio emperador. La mayor oposición provino sobre todo del Consejo de Indias, que trató por todos los medios de impedir la firma del asiento y de influir en el Emperador para que no lo ratificara una vez que estuvo signado, lo que motivó serias quejas por parte del regente Maximiliano; "La causa (del retraso en la ratificación) deve ser las relaciones apasionadas que abrán ydo contra el, porque de continuo avemos sentido no tomar este negocio los del Consejo de Yndias con la voluntad que se requería, aviendolos oydo y conferido con ellos muchas veces en lo que a esto toca"¹¹.

Los dos miembros del Consejo asistentes a la Junta donde se trató este tema —licenciados Gutiérrez Velázquez

y Sandoval; estaba integrada también por el Patriarca de Indias, el Obispo de Lugo, Juan Vázquez, el licenciado Galarza y el contador Almaguer— plantearon en las reuniones previas y en las que tuvieron que celebrarse con posterioridad a la firma debido a sus continuas reticencias, toda una serie de inconvenientes que a su juicio presentaba el asiento y que para sus defensores no eran tales, como "los años del asiento que quisieran que fuera de prueba...y en hacer escolta a las naos de mercancía, y en lo de prestar del artillería y en lo de la tasa que han de hacer los seis marineros cuando V. Mt. quisiere servir para otros efectos de los navíos. Y en esto, al parecer de la mayor parte e al nuestro, no dieron razones suficientes para que se dexase de hacer lo que se asentó. E después de haver rescibido la carta de V. Mt., avemos tornado a tratar si el dicho asiento es o puede ser dañoso o perjudicial para el servicio de V. Mt. e de particulares, y no avemos podido entender ni entendemos sino que es muy en su serbicio y beneficio del trato y comercio de las Yndias y que no tiene otra contrariedad sino la que le quieren poner los del Consejo de Yndias y sus oficiales, que todos los demás —que tienen experiencia de semejantes negocios— lo loan y alaban mucho y les parece muy importante para el servicio de V. Mt. y contratación de las Yndias...". Lo cierto es que las reticencias del Consejo y las vacilaciones sobre algunos de los puntos del asiento dilataron la confirmación del emperador hasta agosto de 1550".

De acuerdo con lo estipulado y tal como puede verse en el amplio documento de 26 puntos que recoge el contenido del asiento, los objetivos que se pretendían con la firma del acuerdo podían resultar muy beneficiosos para los interesados. Por un lado, don Álvaro de Bazán participaría en condiciones ventajosas en el lucrativo comercio americano durante los 15 años en que se estipuló la duración del asiento, y por otra, si el proyecto se ponía inmediatamente en marcha, la Corona solucionaría en parte sus problemas económicos gracias al compromiso que, a cambio, aquel asumía de traer en el primero de sus viajes "el oro y la plata que agora tengo en el Perú", es decir, los tesoros retenidos en Perú por las guerras civiles que finalmente trajo don Pedro Lagasca a finales de 1550. Con tal fin, Bazán se obligaba a proporcionar a la Corona seis galeones de más de dos mil toneladas, tres de ellos de los considerados de "nueva invención" y los otros tres de los que venían usándose tradicionalmente, que, convenientemente aderezados y armados, debían partir para las Indias entre marzo y abril de 1550. Así mismo, se comprometía a construir y aportar otras "tres galeazas hastardas y cairas" que se sumarían a las anteriores y a sustituir en el menor tiempo posible los tres galeones usados por otras tres galeazas, hasta conformar una flota de seis galeazas y tres galeones que, divididos en tres armadas, se utilizarían habitualmente para traer los tesoros indios tanto de la Corona como de particulares. Ahora bien, en el documento queda explícitamente reflejado que, en

8 Fernández Duro: Armada española, Ob. Cit. pág. 327.

9 Archivo General de Simancas. Consejo y Juntas de Hacienda, Leg. 20, nº 30.

10 Carande, Ramón: Carlos V y sus banqueros. La vida económica en Castilla (1516-1556). 3ª Edición. Barcelona, Editorial Crítica y Junta de Castilla y León, 1987, T. 1, pág. 396.

11 Rodríguez Raso, Rafaela: Maximiliano de Austria, Gobernador de Carlos Ven España. Cartas al emperador. Madrid, C.S.I.C. 1963, Doc. L. En esta obra pueden seguirse los distintos momentos de la negociación y los particulares puntos de vista de los implicados, así como también en Fernández Álvarez, Manuel: Corpus Documental de Carlos V. Salamanca, 1977, Vol. III.

12 Rodríguez Raso: Ibidem.

13 Fernández Álvarez: Ob. Cit. Doc. CDLXXT

contra de las pretensiones de Bazán, que al parecer aspiraba a establecer un monopolio en este sentido¹⁴, el tráfico atlántico continuaría abierto en las mismas condiciones que hasta entonces y "que si algún mercader o otra persona quisiere traer su oro o plata en otros navíos que lo pueda hacer sin que en esto haya estanco".

Por otro lado, se establece que los navíos de Bazán a pesar de ir fuertemente armados para realizar la travesía —a lo que la Corona contribuiría con un préstamo de 1.800 quintales de artillería y otros tanto de munición— no estaban obligados a escoltar ni defender al resto de las embarcaciones que cruzaran el Atlántico, de manera que realizarían el viaje de manera independiente y al margen de otros comboyes. Para sortear las dificultades que pudieran surgir debido al aislamiento de estos buques, que realizarían solos la travesía, se estipuló un aumento de dotación en cada uno de ellos y, frente a los setenta y cinco tripulantes que solían llevar, se obliga Bazán a contratar cien personas "para navegar y pelear" en cada una de las embarcaciones. Su sueldo y mantenimiento correría a costa del propietario salvo una ayuda de 3.200 ducados que para ese fin le proporcionaría la Corona en cada uno de los viajes.

Desde luego, la puesta en marcha de las expediciones que se iban a emprender bajo los términos pactados en el asiento resultaba una empresa sumamente costosa para el promotor, ya que el señor del Viso y Santa Cruz asumía la obligación de construir nuevos barcos, armarlos y dotarlos del personal necesario. Por ello, no puede extrañar que, a cambio, se le ofreciesen amplias ventajas capaces de compensar los gastos realizados. Así, como se ha indicado, se le permite comerciar libremente con tales embarcaciones "según y de la manera que lo hacen los navíos de mercancía que van y vienen de las Indias", pero a este negocio particular se le añaden una serie de condiciones ventajosas que deberían incidir directamente en los beneficios esperados.

Dado que uno de los principales lastres que afectaba al tráfico indiano era la lentitud en la preparación de las expediciones mercantiles, que en muchas ocasiones veían frenada su operatividad por la complicación administrativa, la lentitud burocrática o la dificultad para la disponibilidad del cargamento, en el asiento firmado con don Álvaro de Bazán se recogía expresa y reiteradamente la necesidad de agilizar los trámites. Así, se requería a los oficiales de la Casa de la Contratación para que en un plazo máximo de dos días desde el momento en que se comenzaran a cargar los barcos efectuaran las oportunas visitas, anteponiéndolas incluso a otras embarcaciones que se encontraran en la misma situación, y se acelerasen los registros y los trámites a los pasajeros que quisieran viajar en aquellas embarcaciones "para que se puedan hacer a la vela sin detenerlos por ninguna cosa". De esta forma, los barcos estarían listos para zarpar cada tres meses con antelación, sin esperar la salida de las flotas, por lo que cruzarían el Atlántico con mayor agilidad y rapidez que el grueso de las naves mercantes y tras una corta estancia en las Indias —treinta días en Nueva España, quince en Nombre de Dios y otros quince en Santo Domingo— para cargar

el comercio de retorno y los tesoros indianos, se calculaba que llegarían a la península trimestralmente con noticias, mercancías, oro y plata.

Además, la periodicidad en el tráfico que se lograría con este sistema y la seguridad de los barcos empleados sería también una garantía para disuadir a los enemigos y evitar en lo posible los frecuentes ataques a los buques mercantes españoles, pues con estas armadas "se limpiará la mar de corsarios y se traerá todo el oro y plata y perlas en salvo"¹⁵. Con todo ello, se pretendía poner en marcha un sistema comercial menos vulnerable que el que existía hasta el momento, más ágil y capaz de imprimir un nuevo dinamismo al tráfico americano, lo que tal vez fuera el motivo que convenció al regente Maximiliano para defender el proyecto y lograr la firma del asiento, que, además de las ventajas comerciales, incluyó también la concesión al señor del Viso y Santa Cruz del título de Capitán General de la navegación de las Indias durante los quince años que duraría este contrato¹⁶.

Por otro lado, existía así mismo entonces una circunstancia coyuntural que fue decisiva en la aceptación de las condiciones de Álvaro de Bazán y seguramente impulsó también la firma del acuerdo. En el momento en que se planteó este negocio se estaba preparando en Sevilla una armada de ocho naos y dos carabelas que, capitaneada por Sancho de Biedma, debía recoger en Nombre de Dios y traer a España los tesoros del Perú obtenidos por Lagasca y otras remesas de particulares. Los preparativos para la salida de dicha expedición estaban resultando lentos, y el regente vio en las propuestas de Bazán una ocasión inmejorable para agilizarlos utilizando sus embarcaciones para este fin.

Consecuentemente y dado que para conseguir sus propósitos Bazán había ofrecido poner inmediatamente a disposición de la Corona un galeón que ya tenía en Sevilla más tres galeones de nueva invención y una galeaza que se estaban construyendo en Vizcaya y "que quiere comprar otros dos galeones o naos de las que se llaman barbudas" y consideraba que las siete naves podían estar listas en breve tiempo, en el asiento se acordó que si estas embarcaciones estuvieran preparadas antes que la armada que intentaban organizar los oficiales de la Casa de la Contratación salieran en su lugar para recoger los tesoros peruanos. Es más, la ventaja defensiva que se consideraba que tenían los navíos de Bazán determinó que se estipulara también que en cualquier caso los que ya estuvieran dispuestos acompañaran a la flota de Sancho de Biedma, bien en el momento de salir o yendo posteriormente en su busca: "Y porque convenía mucho a nuestro servicio que, ya que la dicha armada del dicho don Álvaro no pudiese servir en el dicho viaje, se engrosase la dicha armada enviando con ella los dos galeones principales de la nueva invención que da el dicho don Alvaro, obligado de poner muy gran diligencia, y que estos dichos dos galeones puedan partir de Vizcaya a lo más largo en el mes de marzo venidero de este año, y de dar cargado el uno de ellos y poner la diligencia en que el otro se cargue muy presto en Sevilla, en lo cual le han de ayudar los dichos oficiales para que si fuera posible partan estos dichos dos galeones con la dicha armada que ellos hayan de enviar y sino tras ella lo más presto que ser

14 Carande: Ob. Cit. pág. 395.

15 Archivo General de Simancas. Consejo y Juntas de Hacienda, Leg. 20, n° 40. Citado por Carande: Ob. Cit. pág. 533.

16 Don Álvaro de Bazán aspiraba a que se le concediera también el título de Almirante de la Mar Océana durante el tiempo de vida del asiento, pero el Emperador se negó siempre a ello "porque traería muchos inconvenientes". Fernández Álvarez: Ob. Cit. Doc. CDLXXII.

pueda, y pongan toda diligencia en alcanzalla hasta el Nombre de Dios, y llegados allí se despachen muy presto y se vengán con ella, si fuere partida con el dicho oro y plata vuelvan tras ella procurando de alcanzalla, de manera que se junten con ella antes de llegar a La Habana o la alcancen en aquel puerto y de allí vengán todos juntos a conservar".

Sin embargo, el ambicioso contenido del asiento, que contemplaba muchas novedades en relación con el comercio americano, impidió que pudiera llevarse a la práctica.

Como se ha indicado más arriba, desde el momento en el que se iniciaron las negociaciones, el proyecto de Álvaro de Bazán levantó múltiples suspicacias entre la clase mercantil. Incluso algunos armadores criticaron duramente las ventajas que se decía tenían los navíos "de nueva invención", que consideraban de excesiva longitud y poco aptos para el comercio ultramarino¹⁷. También los propios comerciantes plantearon serias dudas sobre ello y lo mismo puede decirse de los oficiales de la Casa de la Contratación que, reacios siempre a la modificación de las prácticas burocráticas e inmersos en las redes de intereses creados generadas entorno al lucrativo negocio que ellos encabezaban, hicieron caso omiso de lo que se les exigía en el asiento e impidieron por todos los medios su observancia.

Por otro lado, la hostil actitud manifestada por el Consejo de Indias en relación con este tema provocó que también quedaran en nada los importantes capítulos dedicados a la organización de la parte de la flota que debía dirigirse a Nombre de Dios a buscar los tesoros peruanos. Y fue así a pesar de que Bazán cumplió su parte de lo acordado y gastó una considerable suma de dinero en poner a punto rápidamente los barcos que debían utilizarse en aquella ocasión: "los dos galeones de nueva ynbención e otras cinco naos grandes, que tienen todos quatro mil toneles de porte poco más o menos...en que ha gastado más de cincuenta mill ducados"¹⁸. Pero finalmente salió la flota de Sancho de Biedma en junio de 1550 y al parecer el Consejo de Indias no le remitió nunca a Bazán los documentos necesarios para poder salir tras ella¹⁹, a pesar de que fueron continuas las solicitudes para que lo hicieran: "que se debe dar orden que vayan luego tras la dicha armada como está asentado. Y para efectuar esto queda acordado que los dos del Consejo de Yndias que entendieron en el dicho asyento e los otros que lo hicieron se junten e vean e platiquen lo que se debe pro-

veer e lo provean. Y para ello señalen ellos las cédulas y provisiones que fueren menester"²⁰.

El caso es que las órdenes no se emitieron nunca e incluso los miembros del Consejo manifestaron abiertamente su ánimo de incumplir lo acordado con don Álvaro de Bazán, provocando de esta forma una airada reacción del emperador que llegó a tomar el asunto como un ataque directo al poder real e incluso autorizó a Maximiliano para amonestar al Consejo y suspender a alguno de sus componentes si lo consideraba oportuno²¹.

Desde luego, los complejos avatares que rodearon la firma del asiento y los obstáculos que se le presentaron al intentar ponerlo en marcha, sin duda evidenciaron a don Álvaro de Bazán las dificultades que existían para poder participar del comercio indiano y más hacerlo en condiciones ventajosas. Pero, por otro lado, aunque era consciente de que a pesar del apoyo real algunas de las trabas eran insalvables o al menos estaban dilatando la consecución de los esperados beneficios, no podía desistir de sus proyectos, máxime cuando la inversión efectuada a lo largo de 1550 en cumplimiento de los términos del asiento había sido muy abultada, tenía ya algunos barcos perfectamente preparados para iniciar la travesía y no se podían desaprovechar las posibilidades que ofrecían.

En consecuencia, el señor del Viso y Santa Cruz decidió dar una orientación distinta a sus negocios comerciales y, para sacar un rendimiento a la flota que ya tenía en parte dispuesta, entabló negociaciones privadas con miembros de la clase mercantil con el objetivo de dedicarse al comercio ultramarino. Concretamente, el acuerdo para ello se entabló entre Don Álvaro de Bazán, por una parte, y por otra los vecinos de Valladolid Luis de Sostegui y Lorenzo de Salcedo y el corregidor de Madrid Francisco Dueñas, con los cuales se firmaron dos asientos, uno de galeazas y otro de galeones, en Valladolid el 10 de diciembre de 1550 para realizar diez viajes comerciales a los lugares de las Indias que los firmantes acordaran²².

La finalidad que se perseguía con el acuerdo era la utilización de los barcos que el señor del Viso y Santa Cruz tenía ya construidos o se iban a construir en breve plazo y que no habían podido hacerse a la mar por la falta de cumplimiento del anterior asiento firmado con la Corona²³. Así, en la primera de las capitulaciones Don Álvaro de Bazán se obliga a proporcionar a los signatarios del acuerdo tres galeazas "de nueva invención" llamadas Santa María Madre de Dios, Santa María Magdalena y Santa María Egipcíaca, de las cuales únicamente la prime-

17 Archivo General de Simancas. Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 20, n° 8

18 Rodríguez Raso: Ob. Cit. Doc. L

19 Carande: Ob. Cit. pág. 397.

20 Rodríguez Raso: Ob. Cit. Doc. L

21 *Ibidem*, pág. 40 y Doc. LVI da muchas noticias sobre esta cuestión, pero el párrafo más revelador de la gravedad que alcanzó el asunto se encuentra en una de las cartas de Carlos I: "Y cuanto toca haverse puesto los del Consejo de Indias en no despachar las cédulas y provisiones que se devían dar, conforme al dicho asiento, y en ejecución y cumplimiento del, aunque expresamente se lo mandaste, después de lo cual el Marqués de Mondéjar referió (sic) que estaban determinado(s) de no lo hazer y que no podían ser apremiados, y que si todavía queriades que se hiziese lo mandádeses señalar a los que se hallaron en la conclusión del dicho asiento, lo cual pensays subcedió de haver entendido algo de lo que postreramente os screvimos cerca deste negocio; y puesto que esto fuera así, sin tener otra certinidad ny espreso mandamiento nuestro no devían dexar de cumplir y obedescer lo que les ordenávades, estando en nuestro lugar y representando nuestra propia persona. Y así nos maravillamos mucho, y con razón, de que usasen tal término, sabiendo quanto cuidado havemos tenido y havemos de tener de la conservación de vuestra reputación y autoridad, y ellos, como ministros

principales nuestros, devieran dar exemplo a los otros. Pero aunque esto sea asy y que fueron dignos de que hizierades alguna demostración en el caso, todavía nos distes mucho contentamiento en la templanza con que lo tomaste, en que havéys mostrado bien la buena manera y consideración con que tratáys las cosas de la governación, avisándonos de lo subcedido para que lo mandásemos proveer como nos pareciese más convenir, y por satisfaceros havemos acordado dos cosas: la una, que los del Consejo sean bien reprehendidos en presencia del marqués de Távara y de Juan Vázquez, delante de quien el dicho marqués de Mondéjar dixo aquellas palabras; y el otro, no pareciendos que basta esto, para que lo podays suspender, alçando la suspensión después cuando os plazca, sin que se entienda que es por orden nuestra, porque asy parescera que de vuestra mano resciben la merced; pero todavía no queremos dexar de deziros que holgaríamos mucho os contentádeses con lo primero, pues sabiendo que podíades hazer estroto ganaréys crédito, y que sería razón tener respecto a que es todo un Consejo y que en Castilla no se ha hecho". Fernández Álvarez: Ob. Cit. Doc. CDLXXII.

22 Archivo Histórico Provincial. Valladolid. Protocolos, leg. 102.

ra de ellas estaba completamente construida "en el puerto de Bilbao en Vizcaya", mientras que las otras dos se encontraban pendientes de finalización, aunque se preveía que estarían dispuestas para emprender la navegación el día de San Juan de 1551. Todas ellas deberían tener 2.400 toneladas, las proporcionaría completamente equipadas y puestas en el puerto de Sevilla.

Por su parte, la segunda de las capitulaciones hace referencia al empleo para el mismo fin y por parte de los mismos signatarios de tres galeones también de nueva invención "nombrados la barca Santa Catalina, el galeazo San Andrés y el galeón San Lucas", que para las fechas de la firma del asiento se encontraban terminadas y dispuestas para la navegación a las Indias en el "puerto de las Muelas del río de Guadalquivir de la ciudad de Sevilla"²⁴. El porte de estas embarcaciones era menor que el de las anteriores, pues se estimaba que todas ellas deberían tener en torno a las 1.500 toneladas.

A primera vista puede llamar la atención la firma de un acuerdo de estas características con negociantes castellanos a quienes podemos suponer escasa vinculación con los negocios de Indias. Sin embargo, ello no era así ya que Luis de Sostegui era socio de una casa comercial radicada en Sevilla²⁵, que lógicamente sería el soporte fundamental del negocio por cuanto se aprovecharían en esta ocasión sus contactos comerciales en la ciudad del Guadalquivir y en las Indias, mientras que por su parte Lorenzo de Salcedo era un importante banquero de Valladolid, y es de suponer que a él le correspondería proporcionar los fondos necesarios²⁶. La elección de estos personajes por parte de don Álvaro de Bazán fue por tanto una decisión lógica si tenemos en cuenta la hostilidad que hacia él había manifestado la clase mercantil sevillana con ocasión del intento de puesta en marcha del anterior asiento firmado con la Corona y de cuya influencia directa seguramente deseaba alejarse²⁷.

Básicamente, los términos de las dos capitulaciones firmadas en Valladolid son muy similares, aunque aparecen algunas diferencias en función de las características de los barcos y del beneficio que se esperaba obtener.

En ambas, además de a proporcionar las embarcaciones perfectamente pertrechadas para el

comercio y la defensa —"estancas para poder recibir cargas y aparejadas de jarcias, anclas, álabes, velas, entenas, mástiles, munición y artillería, marineros y gentes de guerra necesarias...", don Álvaro de Bazán se comprometía a asumir el coste de los seguros de los barcos, que se estimaban en 12.000 ducados en el caso de los galeones, y la pérdida de alguno de ellos en caso de que se produjese, obligándose a proporcionar otro de las mismas características si se daba tal circunstancia. Así mismo, se encargaría de seleccionar y pagar a toda la gente necesaria para la navegación, bien fuera gente de guerra o la propia para las tareas náuticas o comerciales —"general y capitanes y maestros y pilotos y poner la gente de guerra que convenga..."²⁸—, como también correrían por su cuenta los gastos que se efectuaran en los navíos si estos eran requeridos por la Corona para ser utilizados en armadas de guerra.

Por su parte, el resto de los capitulantes asumían el compromiso de buscar los fletes para cargar los navíos y avituallarlos de todo lo necesario —"la despensa"— para la navegación, bien entendido que el coste de todo ello debería sustraerse de los beneficios totales de cada viaje. Su responsabilidad, por tanto, se centraba exclusivamente en la gestión de los negocios meramente mercantiles y los asuntos operativos.

Una gran parte del contenido de los asientos se refiere a las condiciones económicas acordadas entre ambas partes para la conclusión de este negocio, del que se esperaban obtener unos beneficios globales de 13.000 ducados por viaje con las galeazas y 6.000 con los galeones. Sobre este cálculo, se determinó efectuar un reparto por terceras partes basado en el volumen de capital invertido por cada uno de los capitulantes y el riesgo asumido. Así, una vez descontados los gastos generales, del total del beneficio generado por la carga de los barcos a don Álvaro de Bazán le corresponderían dos tercios del mismo, mientras que los otros tres firmantes recibirían el tercio restante.

No obstante, dicha distribución variaba un tanto si el beneficio provenía no ya del puro comercio sino de otras circunstancias relacionadas con la navegación, como el traslado de pasajeros, otros viajes que se pudieran realizar

23 Del interés que seguía manteniendo por participar del comercio americano es un buen indicio en que en esta ocasión llegara a incluir a su hijo, el futuro Marqués de Santa Cruz, como fiador, además de a su propia mujer, doña Ana de Guzmán, y a su nuera doña Juana de Bazán y Zuñiga. Las escrituras a este respecto se encuentran en el mismo legajo.

24 Estos navíos eran los que Don Álvaro de Bazán había dispuesto para el cumplimiento del asiento con la Corona: que por cuanto estos tres galeones están en el asiento de la armada fasta tanto que su señoría haga la <parta y quinta y sexta galeaza que en caso que su señoría tubiese hechas las dichas tres galeazas y por razón dellas hubiesen estos tres galeones de salir del asiento que tiene hecho con su majestad quel dicho señor don Álvaro sea obligado a darnos en lugar de los dichos tres galeones las dichas tres galeazas a los dichos tres nombrados por el partido de las tres que agora han tomado, las cuales les ha de dar y de hechas y acabadas sin que para hacerlas hayan de dar socorro alguno y que en este dicho asiento se cumple el asiento que el dicho señor don Álvaro tiene hecho con su majestad sobre su armada destos galeones...

25 Llamada Luis Sostegui y Cosme Marteli y Compañía, y en ella deberían depositarse todos los fondos provenientes del resultado de este negocio para efectuar el oportuno reparto de acuerdo a los términos estipulados en ambos asientos.

26 Vemos por tanto aquí una de las muchas fórmulas habituales de asociación que se pusieron en práctica en el siglo XVI para participar en el comercio americano y se evidencia una vez más la presencia, un tanto desconocida hasta ahora, de los mercaderes castellanos en dicho tráfico. Bernal, Antonio Miguel: La financiación de la carrera de Indias (1492-1824). Sevilla, Fundación El Monte, 1992, pág. 147 y ss.

27 De hecho, los negocios de Bazán con comerciantes vallisoletanos no se limitaron a la firma de los dos asientos indicados, sino que con

anterioridad ya había establecido relaciones mercantiles con otro vecino de Valladolid, Diego de Carrión, a quien proporcionó también tres galeones de nueva invención llamados San Pedro, San Pablo y Santiago. Desconocemos las condiciones del acuerdo firmado con este, pero a él se alude en varias ocasiones es estas capitulaciones firmadas con posterioridad. En concreto se refieren al acuerdo de Carrión para determinar las características de los galeones que ahora deben entregarse y para fijar el orden de la carga: "que por quanto el dicho señor don Álvaro tiene dados otros tres galeones al dicho Diego de Carrión, vezino de Valladolid y hecho con él cierta capitulación en la cual entre los otros capítulos ay uno en el cual dice que hayan de tomar sus tres galeones la carga antes que los otros que su señoría da agora, que su señoría dice que hará e tratará e hará toda su posibilidad con Diego de Carrión de tal manera que no tengan los unos galeones más preheminiencia que los otros y que cuando estubiesen todos estos seis galeones o parte dellos de los dados a Diego de Carrión y de los dados a los dichos tres nombrados juntos en un puerto y puestos igualmente para tomar carga que en tal caso el dicho señor don Álvaro proveerá e concertará con el dicho Diego de Carrión e ansy lo ordenará e mandará a sus capitanes de los unos galeones e de los otros que repartan las cargas ygalmente para los unos como para los otros y no se hagan daño el uno al otro..."

28 Sin embargo, en escritura aparte dejaba libertad para que cualquiera de los capitulantes nombrara capitán a quien estimara oportuno. Archivo Histórico Provincial. Valladolid. Protocolos, leg. 102

después de los diez años acordados o incluso las presas que pudieran hacerse en la travesía. En este caso, que solamente se especifica en la escritura de las galeazas, la proporción se determinó en siete doceavas partes para Bazán y cinco doceavas partes para Luis de Sostegui, Lorenzo de Salcedo y Francisco Dueñas. La recaudación de las cantidades procedentes del comercio y la gestión de los fondos quedaba en manos de los dos escribanos de nao que cada una de las partes nombraría en todas las embarcaciones.

Entre las cláusulas de tipo económico se incluyó también la obligación del señor del Viso de ceder en cada viaje y en cada uno de los seis barcos diez toneladas de carga "francas para ellos y para quien ellos quisieren de ida y vuelta", es decir para provecho exclusivo de la otra parte. A cambio, esta asumió el compromiso de entregar a don Álvaro de Bazán trescientos ducados al mes durante el tiempo que duraran los viajes para compensarle de los muchos gastos efectuados, los cuales comenzarían a pagarse desde el momento de la salida de los galeones para realizar el primer viaje y en el segundo viaje para las galeazas²⁹.

Por otro lado, en la escritura de las galeazas queda patente la preocupación por el hecho de que se estaba firmando un acuerdo basado en la utilización de unas embarcaciones que no sólo no estaban en Sevilla, de donde debían partir, sino que dos de ellas ni siquiera tenían terminada su construcción. Consecuentemente, se determina que el traslado desde Bilbao a Sevilla de la galeaza que ya estaba finalizada corriera por cuenta de los fletes que se pudieran realizar en ese trayecto, y si de ellos resultaba algún beneficio este les correspondiera a Sostegui, Salcedo y Dueñas. En caso contrario, si el viaje de esta embarcación generaba gastos, sería don Álvaro de Bazán quien los asumiera.³⁰

Es más, la urgencia que existe para poner en marcha el acuerdo e iniciar lo más rápidamente el comercio queda de manifiesto en el hecho de que los tres negociantes castellanos se comprometen a ayudar económicamente al señor del Viso en la construcción de los navíos que aún tenía que proporcionar, lo cual es indicativo, así mismo, de las dificultades financieras que a estas alturas y tras haber construido tantos barcos tenía el señor del Viso para poder asumir los compromisos contraídos. Así, se estipula que "para que se de más prisa a acabar las dichas dos galeazas el dicho señor don Álvaro", los socios del asiento le prestarían diez mil ducados en pagos aplazados, que se harían efectivos de la siguiente manera: "dos mil ducados a mediados del mes de febrero y otros dos mil a fin del mes de marzo y otros dos mil ducados a fin de abril y otros dos mil ducados en fin de mayo de quinientos cincuenta y uno, y los dos mil ducados restantes para cuando se despachen las dichas dos galeazas para partirse para el puerto e río de Sevilla...". La devolución de estas cantidades por parte de Bazán se debería realizar

lo más pronto posible y para ello se determina que al pago del préstamo se destinarían los primeros beneficios que obtuviera del comercio de los galeones, que, dado que ya estaban dispuestos en Sevilla, era lógico pensar que zarparan antes que las galeazas e iniciaran en primer lugar por tanto los negocios mercantiles.

Sin embargo, a pesar de la firma de los acuerdos, no podemos asegurar que tales negocios se llevaran a cabo y se cumplieran estrictamente los términos de los asientos. En las relaciones de los navíos que por esas fechas salieron de Sevilla en dirección a las Indias únicamente aparecen algunos de los barcos que deberían utilizarse en esta ocasión y en fechas esporádicas, es decir que los viajes no tuvieron la periodicidad negociada y esperada.

En realidad, las referencias a los navíos propiedad de don Álvaro de Bazán son escasas³¹. Uno de ellos, del que no conocemos más datos, estaba ya con media carga y preparado para zarpar en el mes de octubre de 1551³², y por entonces partió también con 375 toneladas y en dirección a Nueva España el galeón San Pablo, que era una de las embarcaciones comprendidas en el asiento firmado con Diego de Carrión³³. Al año siguiente salió para las Indias otro de los barcos referentes a este último asiento: el San Pedro, del que también figura como propietario el señor del Viso y cuyo destino era la Nueva España³⁴. Así mismo, en 1552 aparecen el galeón San Lucas, que abandonó Sevilla con 600 toneladas y dirección a Santo Domingo, y el Santa Catalina, que llevaba solamente 30 toneladas a Nueva España³⁵.

Hasta 1554 no vuelve a recogerse ninguna mención a los navíos de Álvaro de Bazán. En concreto figura en las relaciones el retorno desde La Habana del galeón San Pablo³⁶, pero a partir de entonces ya no aparece el señor del Viso como dueño de ninguna nave más de las que cruzaron el Atlántico. Desde luego no existe alusión alguna a las galeazas, que tal vez no llegaron ni a construirse.

Es posible que en un futuro podamos ampliar las noticias sobre los barcos de Bazán y aclarar muchas de las dudas existentes, pero en principio todo indica que los negocios resultantes de la firma de estos acuerdos no debieron alcanzar un volumen muy considerable y desde luego la rentabilidad debió ser escasa para el señor del Viso dada la inversión efectuada en la construcción y aderezo de las naves. No todos los barcos partieron y los que lo hicieron llevaban una carga bastante menor de la estipulada. Además, la periodicidad tampoco se respetó. Sin embargo, la evidencia del interés que puso en estos contratos mercantiles un personaje al que en principio se supone un tanto alejado de una actividad como la comercial, que no se correspondía con su categoría social, muestra una vez más el atractivo que para todos los grupos sociales presentaba el tráfico ultramarino, y la aspiración general a participar en un negocio que se consideraba como una fuente inagotable de beneficios.

29 "...començando dende el mes que salieren las dichas tres galeazas todas juntas hechas a la vela el segundo viaje hasta que se acaben los dichos diez viajes y diez años, y en el primer viaje que fueren todas tres no se le ha de socorrer con cosa ninguna..."

30 "...e si las costas fueren más que lo que montaren los dichos fletes, la demasia sea a costa del dicho señor don Álvaro..."

31 A esta cortedad de noticias ya hace referencia Carande: Ob. Cit. Pág. 398.

32 Chaunu, Pierre: *Seville et l'Atlantique*. París, 1955, T. II, pag. 470.

33 *Ibidem*, pág. 466. Regresó en 1553.

34 *Ibidem*, pág. 484. Este barco retornó en 1553 y naufragó en las costas españolas. *Ibidem*, pág. 506.

35 *Ibidem*, pág. 482. Ese mismo año también figura don Álvaro de Bazán como propietario del navío llamado San Marcos, cuya utilización no corresponde a ninguno de los asientos analizados. Naufragó en 1553 frente a las costas de Cartagena.

36 *Ibidem*, pág. 514.