



- ◆ Trabajo realizado por el equipo de la Biblioteca Digital de la Fundación Universitaria San Pablo-CEU
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 del T.R.L.P.I. (Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 12 abril 1996)



España, potencia naval

El reinado de Carlos V supuso un cambio trascendental para la aventura del Nuevo Mundo. Al descubrimiento, colonización y poblamiento de las Antillas siguió la exploración y conquista del gran continente, empresa que parecía estar por encima de los más audaces, valientes e instruidos aventureros. Así, en 1519 Hernán Cortés emprendió su gesta en la luego llamada significativamente «Nueva España». Que este gran conquistador entendía perfectamente el poder naval nos lo confirma la asombrosa construcción de la flota, tierra adentro y sin apenas medios, con la que dominó a la orgullosa Tenochtitlán, situada en el centro de una vasta laguna. Más tarde, y ya asomado al Pacífico, creó en Acapulco el primer astillero en el recién descubierto océano, iniciando desde allí viajes de exploración que le llevaron al descubrimiento de California en 1535, y posibilitando que sucesivas expediciones remontaran la costa hasta Oregon.

La exploración y conquista del actual norte de México y sur de los

Estados Unidos —incluida Florida, cuya colonización se inició en 1512— fue labor de hombres como Soto, Alvarado, Ponce de León, Coronado y Cabeza de Vaca.

Hacia el sur, la expansión por las costas americanas del Pacífico condujo a la conquista del Imperio inca por Francisco Pizarro (1531-1533). La de Chile la inició Valdivia —fundador de ciudades como Santiago y Concep-

Al descubrimiento y colonización de las Antillas siguió la exploración y conquista del gran continente

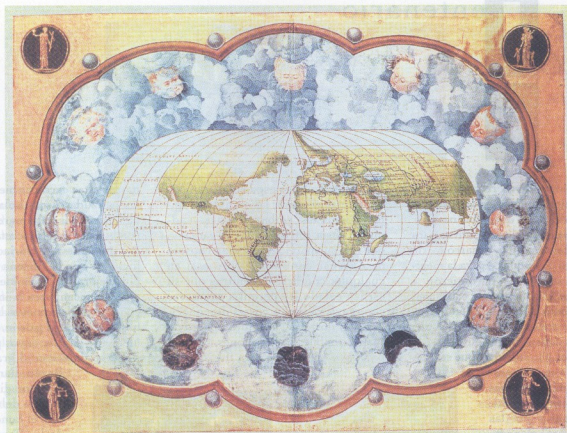
ción — en 1540, gesta que se prolongó hasta 1557 por la heroica resistencia araucana. En la fachada atlántica, Juan Díaz Solís llegó hasta el Río de la Plata en 1515.

La creación en 1524, apenas conquistado Méjico y cuando la de Perú aún estaba lejos, del Consejo Real y Supremo de las Indias —organismo autónomo que controlaba todas las actividades en y referentes al Nuevo Mundo,

en íntima conexión con la Casa de Contratación — es una buena referencia de la importancia que Carlos V daba a las nuevas posesiones americanas.

Los inmensos —para la época— recursos científicos, técnicos y humanos, acrecentados por nuestros monarcas, y entre ellos destacadamente por Carlos V, posibilitaron encabezar la apertura de las rutas oceánicas y la exploración del planeta. España se convirtió así en la gran potencia naval de su época y en el primer y mayor imperio marítimo conocido hasta entonces. Una empresa colectiva que, en sus tres aspectos —científico, naval y colonial— se prolongó durante más de tres siglos.

Descubierto el Pacífico (o «Mar del Sur») por Vasco Núñez de Balboa en 1513 tras cruzar por tierra el istmo de Panamá, era necesario hallar una vía de comunicación que lo uniera con el Atlántico, y llegar así al Extremo Oriente que habían alcanzado los navegantes portugueses contorneando África. Dos portugueses desatendidos en su propia tierra, el gran marino Fer-



La primera vuelta al mundo, iniciada por Magallanes en 1519 y completada por Elcano en 1522.

nando de Magallanes y el cosmógrafo Rui Falero, solicitaron del entonces joven Carlos V autorización y apoyo para encontrar esa vía de comunicación.

El 1 de agosto de 1519 salían de Sevilla las cinco naos encargadas de llevar a cabo tal misión. No podemos sino resumir los avatares de la expedición: una de las naves se hundió en las peligrosas aguas del Estrecho de Magallanes; otra, desalentada, volvió a España; una más tuvo que deshacerse por inútil y la penúltima se demoró en reparaciones, mientras Magallanes moría en lucha con los indígenas de Cebú. Por último, tras más de tres años de navegación, llegaba la *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, con los dieciocho supervivientes de los 237 que salieron, al mando de Juan Sebastián de Elcano, completando así la primera vuelta al mundo. El Emperador, más que satisfecho, concedió a Elcano una crecida renta anual y un escudo de armas en que figuraba el lema *Primo me circumdediti* rodeando un globo terráqueo.

Aquello no fue más que el comienzo de una serie de expediciones que en los años sucesivos abrieron al

conocimiento universal las aguas y las islas del enorme océano. Y aunque la prudencia del hijo del emperador, Felipe II, limitó la nueva expansión a las Filipinas y poco más, todavía hoy el Pacífico está sembrado con los nombres de los descubridores españoles, y ello pese a que muy posteriormente otros exploradores, fundamentalmente anglosajones y franceses, cambiaron muchos de tales nombres.

Cartografía

Tal cúmulo de descubrimientos geográficos dio lugar a una extensa cartografía y bibliografía. Los buques de entonces dependían mucho más que los de hoy de informaciones sobre vientos y corrientes, fondos, costas accesibles, etc. Ya los previsores Reyes Católicos habían creado la institución adecuada para tal trabajo: la Casa de Contratación de Sevilla, que, entre sus muchas funciones, tenía la de recoger toda la información que las exploraciones iban aportando y facilitarla de forma coherente y útil para los navegantes. Para dirigir todos estos trabajos se creó el cargo de «Piloto Mayor», función que desempeñaron personas de la talla de Juan de la Co-

sa, Américo Vespuccio, Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto (que lo fue durante casi todo el reinado de Carlos V) y Alonso de Chaves.

Una de sus labores fundamentales era la elaboración de un *Padrón Real*, o mapa oficial de uso obligatorio para todos los buques, constantemente renovado y puesto al día. La cartografía española pasó de la Escuela Mallorquina a la de la capital andaluza. Muchas de las primeras cartas, realizadas sobre pergamino o vitela, fueron luego corregidas o ampliadas con nuevos descubrimientos, utilizadas para otros usos, desechadas o reemplazadas por las impresas en papel. Por estos y otros avatares no ha llegado hasta nosotros sino una pequeña parte de las realizadas a mano, que basta, sin embargo, para dar idea de la gran tarea, como se aprecia en el *Islario General*, encargado por el propio emperador a Alonso de Santa Cruz en 1540.

Del mismo modo se desarrolló todo un cúmulo de nuevas técnicas relacionadas con la navegación, desde aparatos para medir la longitud y latitud a sistemas para corregir las desviaciones de la brújula, ya observadas por Colón en su primer viaje.



Aquellos nuevos retos tuvieron también su plasmación en los propios buques. En España, que debía navegar por todos los mares, los incentivos para la experimentación y desarrollo de nuevos tipos de buques o para la mejora de los anteriores permitieron a nuestra nación ponerse a la cabeza en tales cuestiones. Desde la Edad Media había sido necesario conjugar las dos tradiciones constructivas europeas: la mediterránea y la atlántica, que se pueden resumir en la apuesta por las embarcaciones de remo y las velas latinas en el sur y por las embarcaciones «mancas» y las velas cuadradas en el norte. Pero la construcción naval de entonces apenas ha dejado rastros documentales, como planos de buques o tratados de construcción, que sólo comenzarían a ser habituales a fines del XVI.

Nuevos buques

En el Mediterráneo, las largas y finas embarcaciones de remo, las conocidas galeras, experimentaron cambios sustanciales —mayor solidez y, sobre todo, mejor adaptación a la artillería— que fijaron su tipo hasta su desaparición en el XVIII. Mejoras casi inapreciables para el profano, pero decisivas cuando, tras desaparecer Carlos V, su hijo Felipe II frenó la expansión turca por el Mediterráneo en Lepanto. Sin embargo, el escaso poder artillero, la relativa fragilidad ante mares duros y la escasa autonomía y escasez de alojamiento adecuado para las tripulaciones terminaron por relegar estas embarcaciones al Mediterráneo, donde su independencia de los vientos, rapidez y aptitudes para el corso y las operaciones anfibias fueron todavía decisivas.

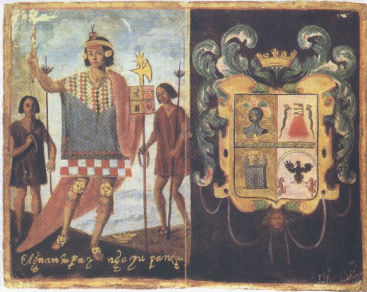
A los amplios espacios oceánicos se adaptaban mejor las carabelas, ágiles y pequeñas embarcaciones —admitían hasta 100 toneladas de carga—, que con su aparejo mixto eran capaces de navegar contra el viento casi en cualquier condición, mientras que su escaso calado les permitía acercarse con pocos riesgos a costas desconocidas. No obstante, aunque capaces de realizar hábiles navegaciones, resultaban poco adecuadas para transportar

mo las altas carracas mediterráneas o las panzudas urcas holandesas, estaban diseñadas para mares interiores y condiciones muy concretas.

Las nuevas y variadas amenazas hicieron que la Corona se interesara por mejorar el diseño de las embarcaciones e incentivara la investigación y construcción de nuevos buques. Así se fue perfilando el galeón, ya exclusivamente de guerra, cuyos primeros modelos se debieron al gran Álvaro de Bazán, llamado «el viejo», por distinguirlo de su hijo del mismo nombre, el famoso vencedor de las Terceras. Tuvieron también un amplio desarrollo las embarcaciones que intentaban sumar las ventajas de galeras y naos, naciendo por entonces las galeazas en sus diversas variantes: las fragatas y las galizabras, entre otros muchos tipos.

Salvo las galeras, la totalidad de los buques de la época nacían como mercantes o pesqueros de altura, siendo movilizados y reacondicionados para la guerra. Para ese nuevo servicio se escogían en lo posible los mayores, más fuertes y modernos de cada clase, pero no existía propiamente una marina militar permanente.

Lo normal era que el monarca obtuviera tales buques por embargo, firmando un contrato o «asiento» con su propietario, o exigiendo que determinados puertos, que gozaban de privilegios fiscales y de otro tipo, aportaran a su costa buques y tripulaciones. A tales buques se les añadía una «guarnición» militar de soldados que, junto a la tripulación marinera, formaban la «dotación». Igualmente se les proporcionaban piezas artilleras y armas, con lo



Escudo de armas que Carlos V otorgó a los incas Gonzalo Uchu Hualpa y Felipe Tupa Inga Yupanqui.

un gran volumen de mercancías y desafiarse a poderosos enemigos.

La gran respuesta fue entonces la nao, embarcación también a vela, pero más grande y de aparejo más completo. Sus proporciones se establecían según la regla del «as, dos, tres», por las que a cada unidad de manga (ancho del casco) correspondían dos de quilla y tres de eslora. Aquellas naos, especialmente las de factura cántabra y vasca, se revelaron como los mejores buques para las grandes travesías, dejando muy atrás a otras embarcaciones europeas que, aun siendo mayores, co-



La ciudad de Cuzco, capital del entonces gran Imperio inca, cuya conquista inició Pizarro en 1531.

que se les consideraba aptos para el combate. Dada la inseguridad general de los mares, era habitual que los mercantes e incluso los «buques madre» de las flotas pesqueras fuesen armados. Cuando el monarca firmaba el asiento con el armador del buque se estipulaba un sueldo mensual por tonelada de buque, aparte de los víveres, y el armamento y guarnición, que eran aparte.

Sueldos

También el rey pagaba a los tripulantes, siempre relativamente escasos dadas las enormes necesidades. Una real ordenanza publicada en Valladolid en 1554 estipulaba los sueldos. A los marineros, por entonces los «maestros» del oficio, navegantes veteranos y experimentados, se les pagaban 800 maravedíes; 533 a los «grumetes», que, lejos de la imagen tópica del adolescente, eran los encargados de las faenas más pesadas; y 466 a los «pajes», los muchachos auténticos aprendices del duro oficio, cuyas labores eran la limpieza, anunciar horas y comidas, servir la mesa y prestar ayuda en cualquier tarea. Se estipulaba, además, que se pagarían 170 maravedíes por tonelada de buque, que por cada 100 toneladas eran necesarios veinte hombres, de los que dos tercios serían marineros, y del resto, nuevamente dos tercios, grumetes, y el restante, pajes, proporción que pocas veces se podía conseguir. Al maestro o capitán del buque se le entregaba el sueldo de marinero más una «ventaja» de 2.500 maravedíes, sistema de retribución que era seguido para los demás mandos del buque. Para controlar

aquellos pagos, el importe de las presas y su reparto equitativo, etc., aparecieron funcionarios como veedores, contadores y pagadores. Los sueldos de la guarnición se basaban en los de las fuerzas terrestres.

Paralelamente se desarrollaron nuevas tácticas navales, nacidas de los cambios en los buques y del desarrollo de la artillería y armas de fuego. En este sentido, tratados como el de Alonso

Durante el reinado de Carlos V se inició el sistema de flotas que uniría durante siglos a España con sus posesiones americanas

de Chaves pusieron los cimientos de la guerra en el mar, estipulando la estructura de las escuadras en divisiones, la formación en hilera para aprovechar al máximo la potencia artillera de los flancos (atribuida tan tópica como erróneamente a la marina inglesa de fines de siglo) y otros muchos principios que subsistieron mientras la guerra naval fue protagonizada por buques propulsados a vela y con casco de madera.

La artillería, tanto la ligera —empleada sólo contra personal o aparejos enemigos— como la pesada —que se utilizaba contra el casco—, resultaba habitualmente incapaz de hundir un buque. Por ello, la táctica más frecuente era el «abordaje artillero»: barrer las cubiertas del adversario incluso con fuego de arcabuces y mosquetes antes del asalto y la lucha cuerpo a cuerpo.

De esta forma, durante el reinado de Carlos V se dieron los primeros pasos para el establecimiento del sistema de flotas que unieron a España con sus posesiones americanas durante largos siglos y con gran éxito, pues en más de doscientos años de «flotas de Indias» apenas se perdió alguna, pese al estado de guerra casi permanente con muchos y poderosos enemigos que cifraban sus más altas esperanzas en apoderarse de alguna de ellas. Este sistema —perfeccionado y sistematizado por Felipe II— se puso

en marcha a partir de 1521, cuando los corsarios franceses se revelaron como un serio peligro para las embarcaciones que regresaban a España cargadas de riquezas. Pronto las órdenes reales especificaron el tamaño y potencia mínima de los buques que efectuaban la travesía, su armamento artillero y dotación, la forma de navegar en convoy con una estricta disciplina y una adecuada escolta, así como el establecimiento de escuadras de vigilancia en los puntos de recalada.

Agustín Ramón Rodríguez González
Doctor en Historia