

ARMAMENTO Y HOMBRES DE ARMAS EN LA NAVEGACIÓN COMERCIAL DEL CANTÁBRICO ORIENTAL (1480-1550)*

ARMAMENT AND MEN-AT-ARMS IN THE COMMERCIAL NAVIGATION OF THE EASTERN CANTABRIAN SEA (1480-1550)

POR

JOSÉ DAMIÁN GONZÁLEZ ARCE**

RESUMEN - ABSTRACT

Este trabajo tiene como objetivo analizar cómo fueron armados los barcos mercantes, y su tripulación, que comerciaron entre el Cantábrico oriental y el norte de Europa a finales del siglo XV y primera mitad de XVI. Para explicar de este modo el éxito de estas expediciones, que, cuando fueron organizadas por la Universidad de mercaderes de Burgos, apenas sufrieron asaltos con pérdidas. Para ello se han extraído los datos que aportan los contratos de fletamento conservados para el período, y se han contrastado con lo ocurrido en otras rutas comerciales, como la americana, o en otras regiones, como los Países Bajos. Para llegar a la conclusión de que el mayor armamento y gentes de armas, que por derecho consuetudinario debían llevar los navíos comerciales castellanos para su protección, y la navegación en conserva o en pequeñas flotas conjuntas, no solo les sirvió para sufrir pocos abordajes, sino que fueron el ejemplo a seguir por otros países.

This work aims to analyze how the merchant ships and their crew were put together, who traded between the eastern Cantabrian and northern Europe at the end of the 15th century and the first half of the 16th century. To this end, the data provided by the charter agreements conserved for the period have been extracted, and have been contrasted with what happened in other commercial routes, such as the American one, or in other regions, such as the Netherlands. To reach the conclusion that the largest number of guns and armed persons, which by customary law should carry the Castilian commercial vessels for protection, and the navigation in small joint fleets, not only served to suffer few assaults, they were the example to be followed by other countries.

PALABRAS CLAVE - KEYWORDS

Navegación comercial; averías; fletamentos; armamento; artillería; siglos XV y XVI.

Commercial navigation; taxes; charters; armament; artillery; 15th and 16th centuries.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO / CITATION

González Arce, J. D. (2019): «Armamento y hombres de armas en la navegación comercial del Cantábrico oriental (1480-1550)». *Gladius*, XXXIX: 127-145. <https://doi.org/10.3989/gladius.2019.07>

* Este artículo ha sido realizado en el marco del proyecto HAR2017-83801-P «Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional», del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

** Universidad de Murcia, Departamento de Economía Aplicada, Área de Historia e Instituciones Económicas, Facultad de Economía y Empresa, Universidad de Murcia, josedam@um.es / ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-3296-0554>

1. INTRODUCCIÓN

Como ha sido puesto de manifiesto en algunos trabajos, los intercambios mercantiles entre Castilla y los puertos del Atlántico norte europeo, organizados por la Universidad/Consulado de Burgos, en especial con Flandes, pero también con otros emporios comerciales, como La Rochela y Nantes, constituyeron una trayectoria de éxito. Sobre todo, desde finales del siglo XV y hasta mediados del XVI, cuando alcanzaron su máximo desarrollo y sus mejores resultados (González, 2009 y 2010; González y Hernández, 2011 y 2015). Tal triunfo no solo se puede medir por la gran cantidad de lana, y otras materias primas castellanas, que dicha corporación de mercaderes logró colocar en los mercados europeos¹, sino también atendiendo a que lo hizo casi sin prácticamente pérdidas por asaltos de naves enemigas, ya fuesen de piratas y corsarios, o de armadas de guerra de estados en conflicto con Castilla, o con los países receptores de estas exportaciones. Tampoco las importaciones, o retornos de manufacturas que a su regreso trajeron dichos barcos, sufrieron asaltos dignos de ser tenidos en cuenta.

La eficacia en el transporte naval de tales géneros se consiguió gracias a la organización de flotas conjuntas por parte del citado gremio mercantil que, con una periodicidad anual o bianual, partían de los embarcaderos del Cantábrico oriental con destino a las regiones y surgideros antedichos. Mientras que los tornaviajes, también en forma de convoyes, fueron despachados por los consulados locales europeos dependientes del burgalés. A partir de comienzos del siglo XVI, en la preparación de ambos tipos de expediciones, las de ida y las de vuelta, empezó a intervenir además el Consulado de Bilbao, que contaba en Flandes (Brujas) y Nantes con consulado local, o nación, propio, diferente del castellano o burgalés, según acuerdos alcanzados por ambas instituciones por esas fechas².

De las investigaciones antes referidas, se puede colegir que la efectividad de las flotas conjuntas castellanas a la hora de evitar los abordajes, que sirvieron de modelo a otros países cuando hubieron de ordenar sus rutas comerciales, y a la propia Castilla cuando diseñó la que la conectaría con el Nuevo Mundo recién descubierto, se debió, en buena medida, a que dichos navíos viajaron en conserva, en convoyes de más de cinco embarcaciones, y a veces de más de diez, fuertemente armados.

Poco, o casi nada, se sabía hasta ahora de cómo eran los buques que participaban en estas expediciones castellanas que se adentraban en el golfo de Vizcaya, canal de la Mancha y mar del Norte, y qué tripulación y armamento llevaban. Debido a que no se habían conservado los contratos de fletamento que regulaban tales extremos. Sin embargo, en los últimos años se han dado a conocer algunos de ellos, que, tras haber desaparecido en su forma original, han sido localizados gracias a que fueron copiados como prueba en varios procesos judiciales. En su mayor parte, curiosamente, desatados entre los consulados de Burgos y Bilbao en pugna por el control del comercio naval con la Europa del norte. En su día vieron la luz 68 de estos contratos de flete concertados durante la primera mitad del siglo XVI. Eso sí, al margen de las flotas conjuntas organizadas por el Consulado de Burgos, antes mencionadas. Los únicos conocidos hasta ahora para los puertos vascos (González y Hernández, 2011 y Gil *et alii*, 2013). Y, más recientemente, han salido del anonimato y del olvido buena parte de los registros de averías del puerto de Bilbao relativos a las dos últimas décadas del siglo XV. Se trata de las tasas de este tipo que hubieron de sufragar las mercancías cargadas en un total de 287 barcos zarpados con rumbo a Europa —esencialmente a Flandes, Inglaterra, La Rochela y Nantes—, y 244 desde

¹ Para una cuantificación aproximada de los volúmenes de mercancías, González Arce, 2015.

² Para un estudio detallado sobre la organización y desarrollo de las flotas conjuntas de la Universidad de mercaderes de Burgos de finales del siglo XV, González Arce, e. p. a. Sobre la aparición y evolución de la Universidad de mercaderes y navieros de Bilbao, hasta su transformación en Consulado en 1511, González Arce, e. p. b.

allí arribados. En muchos de los primeros de tales documentos, los de salida, en su gran mayoría, se contiene además un resumen de los respectivos contratos de fletamento de cada navío³.

Pues bien, gracias a esta documentación, en el presente artículo se va a dar a conocer cómo era el armamento, defensas y gente armada que llevaban estas embarcaciones dedicadas al tráfico comercial europeo. Algo que ha sido abordado de manera tangencial en las antedichas publicaciones, y que aquí va a ser tratado de forma monográfica y con mayor profundidad.

Para ello, serán tomados como punto central del análisis los antedichos 68 contratos del siglo XVI, cuya información solamente fue manejada de forma somera en su día; la cual hay que contrastar con los datos conservados en los registros del siglo XV y con las pocas noticias que se tienen de las primeras singladuras hacia América. Será asimismo de utilidad recurrir a los conocimientos sobre cómo eran aprestadas y armadas las flotas de guerra reales, tanto para las batallas navales como para el transporte de tropas, personas reales y dinero, sobre todo entre la península ibérica y Flandes, en esa especie de *punte naval* entre los estados de la dinastía Habsburgo en estas primeras décadas del siglo XVI.

2. TRIPULACIÓN Y GENTES DE ARMAS

Lo primero que hay que hacer notar con arreglo a la tripulación embarcada en los navíos comerciales es que, solo de manera excepcional, viajaron en ellos gentes específicamente de armas. De forma que lo más común y habitual fue que los marineros enrolados para hacer posible la navegación de los barcos, tuviesen una función ambivalente, pues también eran los encargados de su defensa. Tal extremo se deduce del hecho de que, prácticamente, no aparezcan tales mercenarios, conocidos como *sobresalientes*, en casi ninguno de los antedichos 68 contratos del siglo XVI —si bien en algunos de ellos, como se aprecia en la tabla 1 del apéndice, se dejaba abierta la posibilidad de su contratación de forma opcional—; y, a que cuando los hay en los del siglo XV, se aclare que estos son excepcionales —de ahí su apelativo de *sobresalientes*, o más allá de la tripulación habitual, cuyo objetivo era el de reforzar la defensa de las embarcaciones—, sufragados mediante las averías gruesas de la nave a pagar por los mercaderes fletantes.

De este modo, únicamente en uno de los casos del siglo XVI se señala expresamente que otros hombres (doce), al margen de los tripulantes, se encargarían de manejar las armas (Gil *et alii*, 2013: 57). Algo similar ocurrió con los fletamentos resumidos en los registros de averías de finales del XV, en los que, solamente para algunos, se especifica qué marinería debían llevar las embarcaciones, y el armamento empleado, así como, en su caso, el número de *sobresalientes*⁴.

El primero de estos registros de averías relativo a las exportaciones, en cuyo resumen del contrato de fletamento se hace mención a los elementos para la protección de la nave, es el de la carabela de Fortunato Sánchez de Arriaga, que partió rumbo a Flandes el 12 de enero de 1489. En él se dice que había de contar con 22 hombres de tabla (o de mesa; marineros) y 8 sin *cometón*, con sus armas y 3 pajes⁵. Lo cual le fue ordenado por Juan Sánchez de Urteaga,

³ Sobre la estructura documental de los registros de averías conservados, González, 2015 y e. p. c. Sobre la tripulación, características de las embarcaciones, armamento y rutas de navegación que siguieron los barcos contenidos en los mismos, González Arce, e. p. a.

⁴ En los Países Bajos eran denominados como *supernumerarios* (Sicking, 2017: 364, 372). Esto es, todo parece indicar que tales apelativos les venían de que sobrepasaban, o *sobresalian*, el número (*supernumerarios*, por tanto) de marineros o tripulantes que debía llevar como mínimo cada embarcación.

⁵ O *pajes de nave*: muchachos destinados en una embarcación a su limpieza y aseo, y para aprender el oficio de marinero; o para optar a plazas de grumete cuando tuviesen más edad. Mientras que los *pajes de armas*, llevaban las armas, como la espada, la lanza, etc., para servirselas a su amo cuando las necesitaba.

que era el fiel de los mercaderes de Bilbao. Esto es, se especifica el número de tripulantes de la embarcación, que debían ir armados para defenderla en caso de ataques de barcos enemigos. En la nao de Juan Martínez de Amezaga, que zarpó el 3 de noviembre de 1490 para Londres, *los hombres de tabla* son ahora *marineros de tabla*, de los que se repite el número de 22; y para los que ya se especifica en qué consistía su armamento: corazas y armaduras de cabeza; más 4 grumetes, con sus ballestas⁶, y 2 pajes. Ese mismo año, la carabela de Lope de Barraondo salió a partir del 8 de noviembre rumbo a Ruan, con 26 marineros de tabla, así como con 6 grumetes y 2 pajes. En 1491, en la carabela de Pedro Sánchez de Solares y Rodrigo de Alborado, patroneada por este último hacia La Rochela, cuyas averías se contaron el 11 de mayo, se habla de nuevo de *hombres de tabla* armados, de los que tuvo que llevar 21, junto con 4 grumetes y 2 pajes. Además, en ese ejercicio aparecen ya los *sobresalientes*, de los que la nao de Juan Ochoa de Arana, que levó anclas sobre el día 17 de mayo a Flandes, debió embarcar nada menos que 35; lo que confirma el interés de la Universidad de Burgos por asegurar estos convoyes flamencos. Con esta nave zarparon las naos de Jimeno de Bertendona y Pedro de Arechaga, pues sus averías fueron contadas el día 19 de dicho mes. En la primera se repitió el número de estos *sobresalientes*, 35; pero en la segunda solo se contaron 25.

Hay que hacer notar que la cantidad de gentes armadas que llevaban estos barcos que partieron hacia Brujas fue verdaderamente importante. Sobre todo, si la comparamos con la escasa marinería y tripulación que enrolaron en general por esas fechas las embarcaciones, que no solía sobrepasar las 10 personas. En este sentido, en la armada real de 1496 que se formó para trasladar a Flandes a la infanta Juana, como esposa por poderes del gobernante de dicho condado, el archiduque Felipe, en la que participaron unas 100 naves de guerra, más otras 50 comerciales, las primeras fueron guarnecidas con unos 2.250 hombres de armas (22,5 de media por embarcación), y las segundas con 500 (10, asimismo de media, por tanto). Aunque, si bien estos soldados por término medio por nave son muy inferiores a los 35 que estamos viendo, es cierto que, en este caso, al tratarse de una gran flota armada excepcionalmente, se aprovecharon las economías de escala, lo que hizo posible aprestar más navíos con menos militares y mercenarios embarcados en cada uno de ellos, sin que disminuyese por ello la protección que suponían, pues, en conjunto, esta era excepcionalmente alta (León, 2009: 57-59; Ladero, 2003: 55-64).

En 1495 el maestre Martín Sánchez de Bériz se comprometió a viajar a bordo de su carabela Santa Catalina, cuyas averías fueron contadas el día 22 de mayo, rumbo a Londres. Con él llevaría 20 personas armadas: 15 marineros, 3 grumetes y 2 pajes. Junto a la anterior partió la carabela de Martín Sánchez de Arriaga, de la que sus averías se contaron al día siguiente, con 22 hombres y 6 grumetes con sus armas. Estas cifras nos podrían inducir a pensar que pudo haber sido extraordinario el antes visto número de 35 *sobresalientes*, y que bien pudo haberse debido a una situación excepcionalmente peligrosa, a causa de guerras o de mayor virulencia de la piratería o el corso. Sin embargo, ese mismo año, el 24 de julio fueron contadas las averías de la carabela S. Pedro, de Martín Sánchez de Leuzarra, comandada destino a Nantes por Rolin de Uribarri; en cuyo contrato de fletamento se especificó que había de incluir 40 hombres de tabla con sus corazas y capacetes, 8 grumetes con sus ballestas y 2 pajes; así como la nao bien artillada de lombardas, pólvora y armas, según pertenecía a semejante embarcación. Esto nos indica que, más que el destino —Nantes está mucho más cerca y accesible que Flandes, y en

⁶ Si bien los grumetes eran muchachos que aprendían el oficio de marinero mientras ayudaban a la tripulación en sus faenas, estos también tendrían alguna participación en la defensa de las naves, pues lucharían con ballestas, pero no con armas de fuego.

el camino eran previsibles, por tanto, menos incidencias—, los navíos debían equiparse para la defensa según su categoría o tonelaje⁷.

Como se aprecia, asimismo, en la flota otoñal de la Universidad de Burgos que salió hacia Flandes, en diciembre de esa judicatura: la nao de Sancho de Bilbao llevó 28 marineros, 5 grumetes y 3 pajes; la de Juan Martínez de Gamis, 37 marineros, 10 grumetes y 3 pajes; la de Ochoa de Larrinaga, 40 marineros, 10 grumetes y 4 pajes; la carabela de Fortunato de Montellano, 20 marineros, 5 grumetes, con sus armas, y 4 pajes; la de Antón de Coscojales, patroneada por Rodrigo de Riba, 16 marineros, 5 grumetes y 1 paje; la nao de Diego de Larrinaga, nada menos que 55 marineros, 10 grumetes y 4 pajes; y, la carabela de Juan Sánchez de Zalduondo, 25 marineros, 5 grumetes y 3 pajes. Del resto de navíos participantes no tenemos información.

Es una lástima que de los barcos bilbaínos que formaron parte de la flota estival zarpada hacia Flandes el antedicho año 1496, que se unieron en Laredo a la armada de la infanta Juana, no se contengan datos en sus registros de averías de a cuántos soldados contrataron. Algo que se puede paliar con alguna otra nave partida meses antes hacia dicho condado. Caso de la carabela de Juan Sánchez de Basozábal, que salió con otras embarcaciones en invierno, y que llevó 18 marineros, 4 grumetes y 2 pajes; más otros 10 *sobresalientes*, por los que se hubo de pagar de avería a 11 coronas de oro por cada uno⁸. Se pudo así interpretar que el maestre debió de equipar su buque con los hombres que le correspondían según su categoría (los 18 marineros y los restantes), lo que sufragó él mismo mediante el importe del flete reflejado en la carta de fletamento; pero, como los mercaderes fletantes, más bien la Universidad que los agrupaba, habrían requerido mayor seguridad, habrían derramado entre ellos una avería, puede que gruesa al estilo burgalés, para contratar a 10 *sobresalientes* de forma extraordinaria. De este modo, en la siguiente nao, que iba en el mismo convoy que la anterior, la de Martín de Morgaondo, se aclara que la gente que debía de llevar y los *sobresalientes* eran los que tenía obligados o acordados con Burgos.

⁷ La costumbre española, costumbre de España o *Usum et Consuetudinen Yspanien*, de la que apenas se tienen nociones, y se desconoce si fue codificada y puesta por escrito en algún momento, o solamente era seguida por tradición, fue un derecho marítimo observado en las costas atlánticas castellanas, y a veces en los reinos de la corona aragonesa. Su inspiración fueron las Leyes de Layron (*Rôles d'Oleron*, o derecho marítimo internacional). Lo que dio lugar al arrendamiento de las embarcaciones para el tráfico comercial mediante los contratos de fletamento, o cartas partidas (*chartes parties*, en francés). En este tipo de documentos, recogidos entre las averías del siglo XV, como ha sido expuesto más arriba, se hace referencia a esta *costumbre de España*, o fórmula jurídica que, en materia de defensa, obligaba a los maestros de los barcos a llevar determinada tripulación debidamente armada, así como artillería, pólvora y munición, en función del tamaño de la embarcación; lo cual debían sufragar por su cuenta, con las ganancias del alquiler de la nave (González, e. p. a). Así, en el contrato del siglo XVI (1526) de la nave de Jacobe de Sarobe, se dice, sin que se detalle nada más a este respecto, que este maestre se comprometía a darla *suficientemente conçada e aparejada, así de todos sus aparejos, conno de artillería e armazón e monición della, e gente e compañía, como conbiene e pertenesçe a semejante nao como la suya*; algo que se repite para la nave de Juan de Acorda, ese mismo año; en la de Juan de Barba, de 1527; y, en la de Sabat de Sarasti, de 1529 (AGS [Archivo General de Simancas], CR [Consejo Real de Castilla] 204, 3-3, fols. 5r, 8r, 11r, 13r). En otros contratos solamente se indica, con respecto a este capítulo de la tripulación y del armamento, que se entregaba la embarcación bien marineada (con los suficientes marineros).

⁸ En Flandes no se acuñaron *coronas*, de forma que se trataría de coronas de oro francesas, equivalentes cada una, según los registros de averías de 1494, a 5 sueldos y 8 dineros flamencos. Por esas fechas, según dichos registros, la corona osciló entre los 300 y 365 mrs., lo que da un alto coste por cada uno de estos mercenarios de más de 4.000 mrs. por cabeza en el cambio más alto, y de 3.300 en el mejor de los casos. Mucho más que los sueldos que habitualmente se pagaban por estas fechas en los puertos de Castilla, condado de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa a los marineros ordinarios, que eran de 500 mrs. mensuales, aparte de la manutención, según costumbre de *fletería* —seguramente en alusión al a la costumbre de España o derecho marítimo hispano, arriba visto—; si bien para los que se embarcaron rumbo a América oscilaron entre los 850 y 1.000 mrs. mensuales. Los de los grumetes y hombres de armas fueron de 400; de unos 600 los del Nuevo Mundo. Y, los de los pajes, de 400, en este caso también para los que iban a cruzar el Atlántico (González, 1829, I: 294-295; Ladero, 2008: 92-96). En el contrato de 1547 de la Santa Lucía (apéndice 1) los 12 sobresalientes armados que llevaba la nave costaron 13 coronas de oro de a 6 sueldos de gruesos de Flandes, a pagar por los fletadores.

Hacia mediados el siglo XVI, la práctica habitual castellana, imitada por los Países Bajos, era la de enrolar marineros de más de 18 años de edad en número de un marinero por cada 5 toneladas, en barcos de hasta 80 toneles; uno por cada 6-7 toneladas, en los de 100-150 toneles; uno por cada 8, en los de 250-300; y, uno por cada 10, en los de 450 o más⁹. Como se aprecia en la tabla del apéndice, estas proporciones se cumplen en la nao S. Juan, de Pedro de Lezo (1525) de 140 toneladas, con 24 marineros; en parte también en la del mismo nombre y año, de Juan de Borgoña, con 200 toneles y 35 marinos; en el galeón Guadalupe (1543), de Martín de Goizueta, con 120 toneles y 19 hombres; y, en el Santa María (1546), de Juan Pérez de Alquiza, con 240/30; pero no tanto en el Santiago (1549), de Juan Martínez de Gorri, con 200/20.

3. ARTILLERÍA

Como es sabido, España fue el primer país que montó artillería en sus barcos. En concreto en 1372, cuando Castilla derrotó a una flota inglesa en La Rochela (Melero, 1993: 45). Tal hecho no fue ajeno a la superioridad naval hispana en los siglos posteriores. De modo que, en los contratos de fletamento conservados para la primera mitad del siglo XVI, el capítulo del armamento era un aspecto importante, ya que la tensión y conflictividad en el Cantábrico, golfo de Vizcaya, canal de la Mancha y el mar del Norte fueron una constante a lo largo de este período. De hecho, en dieciséis de los sesenta y ocho documentos aparece expresamente la cláusula de que el barco había de ir armado, incluso se detallan las piezas de artillería que se debían montar en la nave. Para aquellos años en los que encontramos algún buque artillado, el porcentaje que representa es siempre superior al cincuenta por ciento, lo que viene a decir que era la norma común.

En un contrato de 1542 se especifica que, en caso de declararse guerra entre España y Francia, antes del embarque y partida de la mercancía, este quedaría sin efecto y el viaje no tendría lugar. En otro del año siguiente, y en algunos más, se dice que la nave contratada debía partir con cualquier flota armada que estuviese lista para salir rumbo a Inglaterra. El fletante podía llevar personas de armas *sobresalientes*, que dispondrían de espacio para cargar sus vituallas y retornar en esa nave o en otra de su elección. Si salían otros navíos de San Sebastián o Deva, el barco había de zarpar en su compañía, pero si el fletante quería que lo hiciese desde Laredo con la flota conjunta de la Universidad de Burgos, el fletador debía cumplirlo. Lo de la armada para Inglaterra o la partida conjunta, y lo de los *sobresalientes* se repite en otros contratos posteriores, como veremos¹⁰.

Ni las averías comunes ni las gruesas bilbaínas incluían los gastos del armamento de las naves, ni tampoco de las gentes de armas. Algo que en el puerto de Bilbao corría por cuenta de los armadores y maestros de las embarcaciones, que por ello debían repercutirlo en los fletadores; y que podía constar por tanto explícitamente en los contratos de fletamento, o realizarse implícitamente al seguirse el uso y costumbre de España. Era en estos documentos donde se especificaba el número de cañones y otras piezas de artillería, la pólvora, balas o plomo para fundir las balas, la gente armada y/o los *sobresalientes*, y sus armas y equipamiento, que debían ir a bordo para la defensa de los navíos en caso de ataque de barcos hostiles.

⁹ Según las Ordenanzas de Navegación de 1550, emitidas en los Países Bajos, inspiradas en la costumbre española, el mínimo de tripulantes era el siguiente: las naves de 10 toneles, 8 de ellos; 80, 16 tripulantes; 100-150, toneles, 22; 200-250, 28; 250-300, 36; y, más de 450, 44 (Sicking, 2017: 18, 348).

¹⁰ Gil *et alii*, 2013: 57-58, 74-75. Del mismo modo, en las primeras expediciones a América de finales del siglo XV y comienzos del XVI, era frecuente que las naves fuesen armadas. Para algunos ejemplos de dicho equipamiento, Ladero, 2008: 111-122. Sobre el armamento de la armada de 1496 a Flandes, Ladero, 2003: 29, 45-53.

Por su parte, la Universidad de Burgos insistió de forma especial en este aspecto de armar sus flotas conjuntas para mayor seguridad y protección de los valiosos cargamentos que transportaban, sobre todo las que tenían como destino Flandes; para lo que reguló en sus averías gruesas gremiales, a pagar por los mercaderes fletadores, la contratación de gentes de armas (sobresalientes) y armamento extraordinarios con los que equipar sus convoyes. Por dos motivos. Uno, que el viaje era el más largo y, por ello, el más expuesto al riesgo de sufrir abordajes. Máxime si tenemos en cuenta que los convoyes (las expediciones) para llegar al mar del Norte debían navegar todo el tiempo cerca de las costas de Francia, país enemigo de Castilla tras su unión dinástica con Aragón. En especial a su paso por el canal de la Mancha, cuando más debían aproximarse a las mismas. Y, en segundo lugar, hacia dicho destino se llevaban los mayores volúmenes de mercancías, de modo que eran los más preciosos y los más necesitados de protección. Por el contrario, los bienes de menor valor, y/o los que viajasen a lugares cercanos, precisarían menos medidas de seguridad. De forma que los navíos en los que fuesen embarcados apenas contarían con armamento y soldados extra; que, por otra parte, al ser muy costosos, no saldría a cuenta su repercusión en el flete o averías por unidad de producto transportado, sino que valdría más la pena correr el riesgo de perderlos por asaltos en el mar. Riesgo que, en lugar de prevenirse con más armamento y mercenarios, se podía cubrir simplemente contratando pólizas de seguro.

Pasemos a ver qué información contienen los registros de averías de entrada sobre las medidas de seguridad tomadas a bordo de las embarcaciones de finales del siglo XV.

El primero de ellos es del 5 de agosto de 1482, la carabela de Pedro Vasco, que empleó en pólvora 1.540 mrs., y en paveses, 1.020 mrs.; gastos que sí fueron incluidos entre sus averías a satisfacer por los mercaderes. De manera que se trataría de un equipamiento excepcional, más allá del habitual a sufragar por el maestre del navío, reglado por el uso consuetudinario —costumbre de España—, según el tamaño del mismo.

En ese mismo sentido, en 1490, los cónsules de Flandes dispusieron incluir entre las averías de la nao de Fortunato Sánchez de Arriaga, que llegó a Bilbao el 12 de enero, 20 ducados que le mandaron dar para sebo, pólvora y otras cosas. Mismo caso que la nao de Martín de Leuzarra, que arribó junto a la anterior desde dicho lugar, cuyas averías se contaron al día siguiente, y en la que por carta de Alonso de Lalo (que sería uno de los cónsules locales) le fueron dados a dicho maestre 25 ducados para sebo, pólvora y otras cosas (9.375mrs.); más, por 20 hombres, además de los marineros del barco, que Alonso de Lalo le mandó tomar, según escribió en la carta, 12 ducados de oro (4.500mrs.) —que, de haber sido *sobresalientes*, se destinó a ellos mucho menos de lo invertido en los vistos para 1496, por lo que serían menos expertos o su contrato de menor duración—. En 1494 la nao de Fortunato de Arana gastó en pólvora, según un escrito que trajo desde Flandes que así lo acreditaba, 2.000 mrs., tal y como consta en sus averías del 5 de julio.

Esta práctica no se dio solamente en Flandes, sino también en otros lugares, como La Rochela, donde la carabela de Sabugal, arribada a Bilbao el 27 de mayo de ese año, incluyó entre sus averías, por un bombardero (o lombardero, artillero) que tomó, 3 coronas o 990 mrs., y de pólvora, 660 mrs. Este desembolso habría sido hecho siguiendo instrucciones de los cónsules castellanos locales, pues así ocurrió en 1491. Concretamente, en la carabela de Sancho de Zaranza, cuyas averías se contaron el 7 de marzo en Bilbao; entre las que se incluyeron 800 mrs. de la pólvora que le mandaron comprar al citado maestre, de lo que dio fe Martín de Urriaga. Sin dejar la judicatura de 1490, el 20 de septiembre fueron contadas las averías de la carabela de Martín Ibáñez de Bilbao, igualmente llegada desde Flandes, que gastó en pólvora 5.000 mrs.; que junto a 274 mrs. de santos y santas (misas y limosnas), y el lemán de los bancos

(1.500 mrs.), fueron repartidos entre los 383 fardales que transportó: en total, 6.774 mrs., o 18 mrs./fardel; sobraron 124 mrs.

Si nos vamos al mencionado año 1491, podemos extraer muchas noticias sobre cómo se operaba en materia de defensa con los barcos partidos desde Londres. Los navíos zarpados de sus muelles en el Támesis salían con la menor carga posible, prácticamente solo con las mercancías y la tripulación, o la parte de ella que resultase imprescindible para llegar a la desembocadura. Porque en el curso final del río y, sobre todo, en su estuario había peligrosos bancos de arena que dificultaban la navegación y amenazaban a los barcos, muchos de los cuales quedaron encallados e incluso naufragaron. De modo que era casi imprescindible el uso de lemanes para sortear estos riesgos, y era aconsejable llevar el menor peso a bordo. De este modo, una vez abandonado el curso fluvial, ya en la bahía de Sándwich, que daba paso al canal de la Mancha, era cuando subían a las embarcaciones el resto de su tripulación, las vituallas para el viaje, que serían adquiridas en la zona y, lo que aquí nos interesa, asimismo el armamento y la munición (a veces muy pesados), y los hombres de armas. El día 12 de enero de ese año 1491 fueron contadas las averías de las naos de Ochoa de Larrinaga, Lope de Larrinaga y Juan Martínez de Gamis, que arribaron procedentes de dicho origen. En cada una de ellas se invirtieron 300 mrs., que se entregaron a un hombre que se envió a saber de *los armados* a Sanduche; esto es, a saber si estaban listos los hombres de armas que se iban a embarcar en Sándwich. Esta operación se repitió en mayo de esa judicatura, con dos naos cuyas averías se contaron el día 2, las de Arechaga y Juan de Amezaga. Pues la primera empleó 7,5 reales, o 275 mrs., en un hombre que enviaron a saber de los armados; operación en la que la segunda gastó 93 mrs. El 6 de mayo de 1495 la nao de Martín de Rentería, llegada desde Southampton, destinó a un quintal de pólvora 3.000 mrs.

Para los barcos salidos desde Nantes también se compró pólvora. Según consta en las averías de 1493 de Ochoa de Salazar, Martín de Llano y Sancho Martínez de Leura, contadas el día 20 de octubre. Para cada una de ellas, por 700 mrs. para las dos primeras, y 400 para la última. Igualmente, como en casos anteriores, siguiendo instrucciones de los cónsules locales. Desembolso que se repitió el 12 de mayo de 1494 en la carabela de Juan de Montellano, que adquirió medio quintal de pólvora, por 1.125 mrs. Y, el 5 de julio, en la nao de Martín de la Rentería, quien por carta que presentó en Bilbao le debieron entregar nada menos que 2.000, que había dedicado a dicho concepto. El 28 de octubre de ese año fueron contadas las averías de las carabelas de Juan de Barreza y Sancho Martínez de Leura, también de procedencia nantesa, en las que se dice que llevaban un albalá que trajeron firmado de los cónsules locales para Íñigo Vasco, por el que se debía hacer entrega a cada maestre de 300 mrs.; puede que fuese en concepto de pólvora, como las otras que arribaron ese ejercicio. En 1499 los cónsules nanteses mandaron a Juan Sánchez de Zalduondo que adquiriese para su carabela, cuyas averías fueron contadas a su llegada a Bilbao el día 27 de agosto, 12 libras de pólvora, por 363 mrs., según carta dada por los mismos.

En 1495 no nos encontramos ni con hombres de armas ni con pólvora entre las averías, que podemos considerar equipamientos fungibles o no permanentes, sino con artillería, que sí era un equipamiento de este tipo, o podía serlo, como elemento habitual de las naves, pero que, no obstante, se podía quitar y poner según las necesidades. Se trató de la nao de Salas de Leguizamón, cuyas averías se contaron el día 17 de marzo, tras arribar de Flandes el 1. En ellas se incluyen 3.750 mrs. para los pasavolantes¹¹, que eran 6 lombardas¹². El día 30 de mayo

¹¹ Antigua culebrina de muy poco calibre.

¹² Cañón antiguo de gran calibre. En 1507 se dictó una ejecutoria en el pleito que enfrentó al lombardero bilbaíno Pedro de Llanteno con el concejo de Portugalete. El primero demandó al segundo porque le embargó una lombarda que había vendido al maestre bilbaíno Ochoa de Mondragón por precio de 14.000 mrs., que le debía ser pagada a finales de

llegaron igualmente desde Flandes las naves de Martín Zuri, Juan de Sazauri y Juan Migueles, de las que las averías se contaron el 2 de junio. La primera gastó en equipamiento fungible o temporal: por la pólvora que le mandaron que trajese los cónsules, 9 ducados o 3.375 mrs.; y por la capitania (el pago al capitán de los hombres armados), 4 ducados (1.500 mrs.). La segunda trajo, además de la pólvora que le mandaron tomar por 6 ducados (2.225), y la capitania, de 2 ducados (750), un lombardero (experto en el manejo de estas armas) que costó 5 ducados (1.875 mrs.). Y, la tercera, otro lombardero de otros 5 ducados, la misma pólvora que le mandaron tomar (6 ducados o 2.250 mrs.) y, por la capitania, 4 ducados (1.500).

En cuanto al armamento recogido en los contratos de fletamento de la primera mitad del siglo XVI, en la tabla del apéndice se aprecia cómo el galeón Santiago (de Juan Martínez de Gorri), con 200 toneles, llevó en 1549 4 cañones gruesos, más 12 versos; similar artillería que los barcos de los Países Bajos, según las Ordenanzas de Navegación de 1550, inspiradas en la costumbre española, como he dicho más arriba¹³. Así, estaba dispuesto que las embarcaciones de entre 200 y 250 toneles debían estar equipadas con 4 culebrinas, 4 medios *slagen*, 6 versos dobles (o medias culebrinas) y 6 versos individuales. Esto es, en ambos casos, se trata de 4 piezas de gran calibre y otras 12 de calibre medio. También se asemeja lo ocurrido con el galeón Santa María (de Juan Pérez de Alquiza), que con 240 toneles montó en 1546 6 lombardas gruesas y 14 versos; mientras que las ordenanzas, para los navíos de 250-300 toneladas, preveían 6 culebrinas, 4 medias culebrinas y 12 versos dobles. O lo que es lo mismo, 6 cañones grandes y 14-16 medianos en los dos ejemplos. Sin embargo, el Galeón Guadalupe (de Martín de Goizueta), de 140 toneles, que navegó en 1543, parece que fue sobre equipado, pues se armó con 6 piezas gruesas y 12 versos; claramente por encima de las embarcaciones neerlandesas de 200-250 toneladas, y de forma muy parecida a las de 250-300. Lo mismo se puede decir de la nao S. Juan (de Juan de Borgoña), que en 1525 se artilló con nada menos que 12 piezas gruesas, más sus correspondientes menores (que no se especifican), para sus solo 200 toneles; o de la S. Juan (de Pedro de Lezo), que, con apenas 140 toneles, ese mismo año, se protegió con 9 piezas gruesas y sus respectivas menores. Claro que por entonces España y Francia se hallaban inmersas en una guerra por el control de Italia, dirigida personalmente por Carlos I y Francisco I, lo que obligaba a los barcos mercantes hispanos que navegaban por el canal de la Mancha a extremar las precauciones, ante un más que probable ataque proveniente de costas francesas.

Como del resto de los navíos de la primera mitad del siglo XVI no sabemos su tonelaje, no podemos contrastar su artillería con la norma de la costumbre española, adoptada en Flandes, Zelanda y Holanda a mitad de la centuria, pero alguna idea más a este respecto sí se puede extraer al analizar la tabla de apéndice: la primera es que, en aquellos casos, muy numerosos por otra parte, en los que no constan referencias en los contratos de fletamento al equipamiento militar de las naves, este debió de atenerse a la costumbre de España, como sabemos; esto es, cuando se hacía mención expresa a dicho armamento sería para corroborar que se cumplía con dicho derecho no escrito y consuetudinario o que, en algunos casos, se mejoraba y se aumentaba el número mínimo de cañones contemplado en el mismo. Así, de los 68 contratos de flete que se han conservado, solamente 35 hacen alguna alusión a artillería, pólvora y/o munición; mientras que en 10 de ellos únicamente se dice que la nave debía ir armada con sus armas y artillería correspondientes, sin más especificaciones. A este respecto, como se anota literalmente, en algún caso, que iba *con la artillería e armas que la dicha nao tiene e le pertenece*

1498, para instalarla en una nao que el susodicho tenía fletada con rumbo a Galicia y Andalucía. Como Mondragón había cometido cierto robo en la mar a unos ingleses, le fue embargada su nao y su artillería, sin que hubiese llegado a pagar todavía la antedicha lombarda (Archivo Real Chancillería de Valladolid, Ejecutorias, 215-50).

¹³ Sicking, 2017: 347-348.

tener (1515, nao de Íñigo de Leuzarra), se entiende que dicho armamento lo portaba de manera permanente y que, en contra de lo que se pensaba, la artillería no se montaba al principio del viaje, para desembarcarla una vez finalizado este. Por el contrario, el armamento extraordinario contratado por los fletadores sí debía ser descargado en destino; caso del contrato de 1544 de Domingo de Segura; pero no el de 1548 de Francisco de Illarreta, que se comprometió a llevar una lombarda comprada por el fletador, que se quedaría a bordo, pues su importe se le descontaría del flete final.

Si nos detenemos en los navíos para los que consta su cañonería, pero no sus toneladas, vemos que casi no los hay para las primeras décadas, pues, si exceptuamos el primero de los contratos (de 1504), donde apenas se dice que esta nao S. Bartolomé portó 1 lombarda grande y 4 *bigardas*, más su pólvora, no aparece especificado este armamento hasta 1525. Año en el que, en un par de casos, se apunta tan solo el número de piezas gruesas (9 y 12), mientras que de las menores solamente se indica que debían ser las convenientes, con la munición correspondiente —esto es, hemos de entender que esta *conveniencia* se correspondería con la *costumbre de España*—. Será en los documentos firmados a partir de 1538 cuando de forma más sistemática se anote la artillería de a bordo, su número y naturaleza, así como también, en parte, las características de la pólvora y munición. Tal y como corresponde a tiempos donde el sistema de contratación de barcos se encontraba más maduro y, en general, la burocracia más desarrollada. De ellos, sin duda, el ejemplo que más llama la atención es el de la nao Santa María, de Miguel Ibáñez de Sasiola (1548), con nada menos que 12 piezas gruesas y 30 versos.

Pasemos ahora a hacer una referencia puntual al tipo de cañones que montaron las naves que nos ocupan.

De entrada, la propia documentación los distingue entre gruesos y menores, en lo referente al calibre, potencia de fuego, capacidad de destrucción y distancia que podía alcanzar el proyectil, sin duda. Entre los primeros contamos con lombardas (o bombardas) y lombardas grandes; se trató de piezas de artillería portátiles primitivas, precursoras de los cañones propiamente dichos, si bien aparecen durante toda esta primera mitad del siglo XVI, incluso en contratos de 1548. Las mayores serían de un calibre de entre 20 y 30 cm, e incluso de más de 45; y las menores, o *bombardetas*, de 8-10, o 15-30. Se trató de piezas de hierro, tal y como se apunta en el contrato de 1548 de la antedicha Santa María, de las que 6 serían *pasamuros*; apelativo que les vino del hecho de que las bombardas empeladas en tierra servían, sobre todo, para la demolición de murallas. En cuanto a la artillería menor, las 4 *bigardas* del fletamento de 1504 puede que fuesen *espingardas*, o piezas ligeras de entre 9-16 cm de calibre, montadas sobre cureñas y algo mayores que los falconetes, pero que se podían transportar por un solo hombre; aunque algunas contaron con culata, y, gracias a ello, junto con las culebrinas (con un calibre de 9-16 cm), fueron precursoras de los arcabuces o armas de fuego que se disparaban a pulso. Pero, sin duda, la pieza ligera preferida y más frecuente fue el *verso*, de 4-5 cm de calibre; el cual era, por tanto, reducido, pero tenía una gran longitud de caña. Como las lombardas, estaban fabricados en hierro (contrato de 1548 arriba citado). Por su parte, los pasavolantes fueron una especie de bombardas (o lombardas) de mediano calibre, 15-20 cm, pero de gran longitud, que llegaba a 15-30 calibres (Melero, 1993: 45-51).

La proporción aproximada entre piezas gruesas y medianas o más ligeras parece estar en 1 a 3; es decir, unas tres ligeras por cada una gruesa. La sanción por incumplir esta dotación de artillería, tanto la recogida en los contratos de fletamento como, posiblemente, la mínima prevista en el susodicho derecho consuetudinario hispano, quedó estipulada en uno de tales contratos (galeón Santa Lucía, 1547) en 50 ducados de oro por cada pieza de menos, a pagar en destino y a emplear a discreción de los cónsules locales, ante quienes se debían contar las averías. En cambio, la multa por cada marino de menos embarcado podía oscilar entre los 20

ducados (contrato de 1538) y los antedichos 50 (contrato de 1547). Para poder comprobar estos extremos, en alguno de los contratos (1546 y 1548) el maestro se compromete a entregar al fletador el día antes de partir la lista de gente que llevaba, tanto marineros, como grumetes y sobresalientes, con el nombre de cada uno de ellos. E incluso se debía hacer alarde de los mismos (1548 y 1549), así como de la artillería, munición y pólvora, o de las armas de mano, tanto a la partida como a la arribada a destino, para que los fletadores pudiesen verificar que se cumplía lo comprometido.

Por lo que se refiere a los complementos de los cañones, se hace mención en la documentación manejada a los *servidores*, o recámara para cargar la pólvora con la que disparar el proyectil, que era cargado por la boca. Esta recámara estaba sujeta a la pieza mediante ligaduras, montaje llamado *encabalgadura* o *cureña*, y aparece referida a los versos —pero también las había para las bombardas y otros cañones—. De los que algunos podían ser *dobles* o *grandes* (los ya vistos de doble calibre); frente a estos, estaban los *comunes*, o *acostumbrados*, de menor calibre. Por otro lado, se habla de dobles servidores (último contrato de 1549), esto es, con una segunda cámara de repuesto. Si nos vamos a la pólvora, apenas se la cita de forma genérica. Se dice que se llevará la necesaria para el viaje y la artillería de a bordo, sin que se nos hable de sus características ni de la cantidad embarcada; por lo que, de nuevo, estas debían venir reguladas por la costumbre de España. No obstante, en cinco casos sí se apuntan los quintales, entre 1-6 —esta última cifra corresponde a la nao Santa María de 1548, que arriba hemos visto excepcionalmente equipada con artillería—. Lo mismo se puede decir de la munición que, como la pólvora, solo se refiere genéricamente, para decir que se tomaría la necesaria o correspondiente. Aunque, como en el caso anterior, algo más podemos saber, pues se mencionan pelotas (balas con forma de bola).

Complementaria a la protección activa de la artillería era la pasiva de las estructuras defensivas de la nave. En primer lugar, el alcázar —o parte de la cubierta sita entre el palo mayor y el castillo de popa o la propia popa—, donde se montarían buena parte de los cañones, que se cita en seis casos; en el cual, como tampoco en el puente ni en la chimenea, se podían transportar sacas de lana, ni otros géneros, para dejar expedita su superficie y mejor poder operar el armamento. Luego estaban la jareta, o una red (en forma de barrotos o *barrotada*) contra abordajes, que aparece en diversos contratos e iba de popa a proa, por lo que también formaría parte de la costumbre de España; la cual se tendía entre la borda y los palos de las velas para evitar que los marineros de la nave atacante se pudiesen descolgar con cabos sobre la cubierta de la que querían abordar. Y, la pavesada (o empavesada), defensa en forma de escudos a situar asimismo sobre la borda, para proteger a los marinos de los disparos de armas de fuego o de ballesta.

Pasemos, por último, al armamento de mano.

Primero las armas blancas. En términos generales, parece que al menos los marineros, y a veces los grumetes, estuvieron equipados con una ballesta por cabeza, o un arcabuz; lo mismo que los sobresalientes, en el único contrato que se los menciona como embarcados (Santa Lucía, 1547). Más algunas lanzas, picas, medias picas, gorguces (venablo o lanza corta), rodelas (escudos redondos para pelear con espada), etc. Uno de los casos de mayor abundancia es el primer contrato (1504), en el que, como no figuran armas personales de fuego, las hay crecidas de las otras, en número de varias docenas de *glabios* (*gladius*, o espadas?), lanzas, dardos, ballestas, saetas y viratones (saetas guarnecidas con casquillo). Del otro lado, la Santa María de 1548, que vimos muy dotada de artillería, solo llevaría 12 ballestas y 12 arcabuces para 40 marineros y 12 grumetes; eso sí, más las picas y dardos necesarios —de nuevo la costumbre de España, que en otros ejemplos también se apunta cuando se dice que este equipamiento se debía hacer *según la calidad del dicho galeón*—. Tampoco parece que estuvieran del todo

cubiertos los tripulantes del galeón Santiago (1549), 20 marineros y 6 grumetes, pues llevó solamente 6 arcabuces y 12 ballestas; si bien se dice luego que cada *compañero*¹⁴ debía tener su ballesta o arcabuz.

En cuanto a las armas de fuego, los marineros que no llevaron ballestas portaban, como ha sido dicho, arcabuces o incluso escopetas (contrato de 1538; inventadas en este siglo XVI). Como con los cañones y las armas blancas, la munición de estas de fuego manuales quedó regulada por la costumbre de España.

Por último, cabe interrogarse sobre qué se hacía con este material fungible con el que los mercaderes fletadores equipaban algunos barcos de forma extraordinaria, caso de la pólvora, munición y armamento de mano. La respuesta nos la da el contrato del galeón S. Nicolás (1544), donde se dispone que tales bienes fuesen entregados en destino, como ya vimos para los cañones, al descargador principal (consignatario del mercader con más artículos desestibados), excepto lo consumido durante el trayecto.

4. CONCLUSIÓN

La localización de numerosos contratos de fletamento entre 1480 y 1550, hasta ahora desconocidos, ha permitido realizar diversos estudios sobre cómo se organizó la navegación comercial entre los puertos vascos y los principales del norte de Europa en esas fechas.

En el presente artículo se analizan cómo fueron defendidos los barcos que participaron en estas rutas, en tiempos en los que las circunstancias políticas, bélicas y de seguridad hacían casi imprescindible que fuesen armados. Tanto con protección pasiva — arcabuces, redes antiabordaje, escudos protectores en la borda y otra—, como armamento de mano —ballestas, lanzas, picas...—, y gentes que supieran manejarlas —ya fuesen los propios marinos o mercenarios—, e incluso con artillería —lombardas y versos, principalmente—. Así, aparte de la descripción de cómo eran tales equipamientos, hasta ahora prácticamente ignorados, lo más destacado del presente trabajo es cómo y por quién fueron suministrados a las naves; y, el hecho de que esta excepcional prevención frente a posibles ataques, fue la clave para asegurar el éxito de las expediciones comerciales organizadas por el Consulado de Burgos. Al tiempo que sirvió de modelo a seguir en otras rutas y países. Otro dato de gran interés sobre el que tampoco se sabía casi nada es que, tal preparación para prevenir abordajes de naves hostiles no se debió a una excepción de la marina vasca, sino que era la costumbre en Castilla, regida por un derecho consuetudinario y no escrito, resultado de adaptar a este reino el derecho marítimo internacional bajomedieval.

Dicho derecho o costumbre de España estipulaba cómo debía ser equipada cada nave contratada en sus costas, en función de su tonelaje y tamaño, en lo relativo tanto al número de tripulantes, como a su equipamiento defensivo; el personal de dicha tripulación, o armamento de mano, así como el de la propia embarcación, en forma de artillería y defensas pasivas, como redes antiabordaje y escudos. Los beneficios que tales medidas reportaron a la navegación castellana, hicieron que fuesen implantadas en otras latitudes, como los Países Bajos, gobernados durante el siglo XVI por los Habsburgo españoles.

¹⁴ Marineros que formaban *compañía* con el maestre para el reparto del flete. En este caso, como no eran contratados asalariados, como los vistos más arriba, sino que eran parte de una compañía, los beneficios o pérdidas del viaje se repartían a razón de 2/3 para el maestre/naviero y 1/3 para la marinería, también según la costumbre de España.

APÉNDICE

Tabla 1. Tripulación y armamento en algunos de los contratos de fletamento de los puertos vascos suscritos en la primera mitad del siglo XVI (AGS, CRC, 204, 3-3)

Fecha	Maestre/ dueño	Nave	T	Origen	Destino	Personas (tripulación)	Armamento
1504/01/25	Diego Martínez de Maeztu, el joven, y Pedro López de Siloeza	San Bartolomé (N)		Guipúzcoa	Cádiz / Palermo	14 marineros y 4 grumetes	1 lombarda grande, 4 bigardas y su pólvora. 3 docenas de <i>glabios</i> , 8 de lanzas, 8 de dardos, 4 ballestas y 30 docenas de viratones
1510/06/20	Fortún Sáez de Zamudio y Martín Ibáñez de Mabrica	San Pedro (N)		Portugalete / Ondárroa	Londres	16 marineros de tabla, 6 grumetes y 2 pajes	
1511/02/20	Pedro Ortiz de Vitoria	San Antón (N)		Bilbao / Ondárroa	Londres	Marineros, grumetes y pajes según <i>pertenescé a la dicha nao para seguir e serbir semeiante biaje</i>	
1513/07/19	Martín de Perteguis	Santa Catalina (N)		Bilbao	Londres	Marineros, grumetes y pajes	
1513/10/25	Martín Ruiz de Ugarte	Santa María de Guadalupe (C)		Bilbao / Bermeo	Flandes o Londres	15 marineros de tabla, 6 grumetes y 2 pajes	<i>Armada con sus armas e artillería</i>
1513/11/04	Martín de Goiri	Santa María (N)		Bilbao / Cádiz	Londres o Flandes	Marineros, grumetes y pajes según <i>pertenescé...</i>	<i>Con sus armas e artillería que tiene la dicha nao</i>
1514/03/16	Martín de Cercamar	Santa Cruz (C)			Inglaterra	10 marineros de tabla, 3 grumetes y 2 pajes	
1514/06/20	Andrés de Bermeo / Bernal Simón	San Pedro (N)		Portugalete / Valencia y Alicante	Ramua	Marineros, grumetes y pajes según <i>pertenescé...</i>	Con sus armas y artillería

Fecha	Maestre/ dueño	Nave	T	Origen	Destino	Personas (tripulación)	Armamento
1514/07/24	Alonso de Barraondo	Santa María de Guadalupe (N)		Bilbao / Mazarrón	La Rochela / Ruan / Flandes	Marineros, grumetes y pajes según pertenesçe...	<i>Con las armas e artillería que la dicha nao tiene</i>
1515/01/28	Íñigo de Leuzarra	San Silvestre (N)		Bilbao	Londres	Marineros, grumetes y pajes según le pertenece...	<i>Con la artillería e armas que la dicha nao tiene e le pertenece tener</i>
1515/05/18	Juan de Ayarde	Santa María (C)		Portugalete	Londres	Marineros y grumetes según pertenesçe...	
1519/05/09	Martín Sáez de Larrea	Santiago (N)		Bilbao / Guetaria	Mesina	Marineros, grumetes y pajes según le pertenesçe...	
1519/05/10	Sancho de Susunaga	San Vicente (N)		Bilbao / Ondárroa	Mesina	Marineros, grumetes y pajes según que a la dicha nao le pertenesçe...	
1525/01/08	Martín de Arizabalo	Santa María (C)		Pasajes	Londres (Santa Catalina)		Artillería y gente como conviene a semejante carabela
1525/04/17	Pedro de Lezo	San Juan (N)	140	San Sebastián	Ramua	24 marineros, 6 grumetes y 2 pajes	9 piezas gruesas de artillería y otras menores convenientes, con la munición correspondiente; así como lanzas, dardos y otras armas, con arreglo a la artillería y gente, <i>conforme a la grandura de la nao e viaje</i>
1525/07/03	Juan de Borgoña	San Juan (N)	200	San Sebastián	Ramua	35 marineros de tabla, 8 grumetes y 3 pajes	12 piezas gruesas de artillería y otras menores convenientes, con la munición correspondiente
1529/06/06	Juntón de San Matet	Nicolás (C)		San Sebastián	Londres	11 compañeros, 2 grumetes y 1 paje	Provista de artillería
1532/01/25	Juan de la Pedriza	Santiago (C)		Bilbao	Lisboa o Sevilla	7 marineros, 2 grumetes y 1 paje	
1538/05/26	Antonio de Arzuriaga	Santa María (C)		Deva	Ramua o La Esclusa	20 marineros de tabla, entre ellos 2 lombarderos suficientes, 5 grumetes y 2 pajes; so pena de 20 ducados por cada persona, para los cargadores a descontar del flete	Cada marinero y grumete con ballesta y escopetea o arcabuz. Más lanzas, picas, dardos y gougues, según correspondía a la carabela y al tiempo de guerra. Más jareta de popa a proa y pavesada. Más 4 lombardas gruesas y 12 versos, con la pólvora, servidores y pelotas correspondientes. Así como lo necesario para estos tiros de artillería y los de las escopetas, ballestas y arcabuces. <i>Como para todo lo demás a mi costa propia</i> (del maestre)

Fecha	Maestre/ dueño	Nave	T	Origen	Destino	Personas (tripulación)	Armamento
1543/07/21	Juan de Montellano	El Santo Crucifijo (G)		San Sebastián	La Esclusa	20 marineros buenos, 2 grumetes y 2 pajes. El maestre quedaba obligado a unirse a otra armada que partiese para Inglaterra, en caso de que la hubiese. Si el fletador le quisiese dar sobresalientes, debía dejarles lugar dentro de su galeón, a ellos y sus vituallas. Mientras que la nave estuviese en Flandes los mismos vivirían en ella, y podrían regresar en esta o en otra embarcación	6 piezas gruesas de artillería y 12 versos. Armas de mano. Jareta y <i>pavesadura</i> de popa a proa. Pólvora y munición que fueren menester para la artillería. Un arcabuz o ballesta por marinero. El maestre no podía embarcar sacas de lana <i>sobre chiminea</i> , ni en la <i>punte</i> , y <i>que dexé desembaraçada la alcaça de manera que se pueda bien servir de la artillería</i>
1543/07/29	Juan de Horfása	San Juan		San Sebastián	La Esclusa	22 marineros buenos, 2 grumetes y 2 pajes. El maestre quedaba obligado a unirse a otra armada... Si el fletador le quisiese dar sobresalientes...	6 piezas gruesas de artillería, 14 versos. Armas de mano. Jareta y <i>pavesadura</i> de popa a proa. Pólvora y munición que fueren menester para la artillería. Un arcabuz o ballesta por marinero. El maestre no podía embarcar sacas de lana <i>sobre chiminea</i> ...
1543/09/11	Martín de Goizueta	Guadalupe (G)	120	San Sebastián	La Esclusa	19 marineros buenos, 2 grumetes y 2 pajes. El maestre quedaba obligado a unirse a otra armada... Si el fletador le quisiese dar sobresalientes...	6 piezas gruesas de artillería, 12 versos. Armas de mano. Jareta y <i>pavesadura</i> de popa a proa. Pólvora y munición que fueren menester para la artillería. Un arcabuz o ballesta por marinero. El maestre no podía embarcar sacas de lana <i>sobre chiminea</i> ...
1544/10/06	Domingo de Segura	San Nicolás (G)			Ramua o La Esclusa	18 marineros, 3 grumetes y 2 pajes. Si los fletadores quisiesen dar al maestre sobresalientes, pólvora, artillería o munición éste debía llevarlos. El maestre y los marineros debían pagar su parte de estos sobresalientes. Si en el viaje realizasen apresamientos o capturas, 2/3 serían para el maestre y compañía, y el resto para los mercaderes	La nave llevaría artillería, munición y armas de mano. Tiene jareta y <i>pavesadura</i> de popa a proa. Lleva 3 lombardas gruesas, 10 versos y 1 quintal de pólvora para el viaje. La pólvora, artillería y munición extra dadas por los fletadores debían ser entregadas en Flandes al descargador principal, <i>sacando lo que se gastare en salba de naos, o entradas de puertos, o en defension del dicho galeón con henemigos o corsarios</i>

Fecha	Maestre/ dueño	Nave	T	Origen	Destino	Personas (tripulación)	Armamento
1544/11/08	Juan de Herrada	La Trinidad (G)		San Sebastián	Ramua o La Esclusa		Buena gente, artillería, pólvora y munición como conviene a tal galeón
1545/01/11	Martín de Villa, por Antón Pérez de Coscojales	Los Tres Reyes (N)		Portugalete / La Rochela	Ramua	24 marineros de tabla buenos (entre ellos el piloto, práctico para la navegación de la costa de Bretaña y canal de Flandes), 5 grumetes y 2 pajes	8 piezas gruesas de artillería, 10 versos y su pólvora y la munición necesaria para dicha artillería. Su piqueta de medias picas, rodelas, <i>glabios</i> y todas armas de mano necesarias para semejante nao. Su jareta y <i>pavesadura</i> de popa en proa. Cada compañero con su ballesta o arcabuz
1545/02/13	Martín Ochoa Irarrazabal	María de Bretaña		Pasajes	Bristol	8 marineros (uno de ellos el piloto), 1 grumete y 1 paje	Versos, pólvora y munición que fueren menester para semejante navío y viaje
1545/04/13	Juan de Berrobi	San Juan Bautista (G)		Pasajes	Bristol	26 marineros de mesa, 6 grumetes y 4 pajes	Los marineros con armas de arcabuces o ballestas. El galeón con 4 lombardas gruesas, 2 versos grandes dobles, 9 versos comunes de los acostumbrados, con pólvora y munición suficiente para todos ellos. Suficientes armas de manos, picas, gorguces y otras acostumbradas
1546/09/06	Juan Pérez de Alquiza	Santa María (G)	240	Pasajes	Ramua o La Esclusa	30 marineros, 8 grumetes y 2 pajes. Si los cargadores querían poner en el galeón algunos sobresalientes a costa de la mercancía, el maestro debía tomarlos y hacer sitio a sus vituallas a bordo. Así como para que se alojasen allí en Flandes mientras permaneciesen en el lugar. Tendrían libertad para retornar con quien quiesiesen	6 lombardas gruesas, 14 versos, 3 quintales de pólvora y la munición necesaria para dicha artillería. Armazón de manos, picas y medias picas. Jareta y <i>pavesadura</i> de popa en proa. Cada compañero con su ballesta o arcabuz. No llevará saca alguna sobre chimenea, ni en el puente, y dejará libre el alcázar para que se pueda usar la artillería. El maestro, antes de la partida debía hacer referencia de la gente que llevaba, de la artillería y munición conforme a lo recogido en la carta de fletamento
1547/02/14	Juan de Murrúa	San Juan (G)		Pasajes	Bristol	12 marineros, 3 grumetes y 2 pajes	6 piezas de artillería y munición suficiente

Fecha	Maestre/ dueño	Nave	T	Origen	Destino	Personas (tripulación)	Armamento
1547/09/2	Juan Pérez de Arriola	Santa Lucía (G)		Deva	Ramua o La Esclusa	13 marineros, 4 grumetes y 2 pajes; so pena de 50 ducados por cada persona de menos Más avería gruesa de otros 12 sobresalientes armados con arcabuces y ballestas; a 13 coronas (de 6 sueldos de gruesos de Flandes) por hombre a pagar por los fletadores, aparte del flete y averías comunes	2 lombardas gruesas y 6 versos con sus servidores dobles; y 2 quintales de pólvora; en pena de 50 ducados de oro por cada uno de menos, a repartir según estimasen los consules de Vizcaya
1548/04/18	Sebastián de Sant Sust	San Sebastián (G)		Pasajes	“Lim” (Inglaterra)	7 marineros, 1 grumete y 1 paje	Los marineros con sus armas, arcabuces o ballestas
1548/08/21	Miguel Ibáñez de Sasiola	Santa María (N)		Deva	Ramua- Brujas	40 marineros de tabla, 12 grumetes y 4 pajes. Más 2 lombarderos a contar entre los 40 marneros, <i>hombres del arte versados o acostumbrados en el dicho oficio de la artillería</i>	<i>Jarejada</i> la nao de popa a proa con su <i>barrotadura</i> . 12 piezas gruesas de hierro, 6 de ellas pasamuros grandes y las otras 6 lombardas gruesas; más 30 versos de hierro suficientes. 20 arcabuces y 12 ballestas, más las picas y dardos necesarios. 6 quintales de pólvora para la artillería
1548/09/13	Francisco de Illarreta	San Pedro (G)		San Sebastián	Ramua o La Esclusa	18 marineros, 5 grumetes y 2 pajes. Si el fletador quisiere poner en el galeón algunos sobresalientes a costa de la mercancia, el maestre debía tomarlos y hacer sitio a sus vituallas a bordo. Así como para que se alojasen allí en Flandes mientras permaneciesen en el lugar. Tendrían libertad para retornar con quien quisiesen. El maestre se obligó a entregar al fletador el día antes de partir la lista de gente que llevaba, tanto marineros, como grumetes y sobresalientes, con el nombre de cada uno de ellos	3 piezas gruesas de artillería, 8 versos y la pólvora y munición necesarias. Picas, medias picas y armazón de mano. Jareta y <i>pavesadura</i> de popa en proa. Cada compañero con su ballesta o arcabuz. Si el fletador quería poner 1 lombarda más, el maestre se comprometió a tomarla ya comprada por el antedicho a como costare en San Sebastián; le sería pagada luego y descontada en Flandes del flete que se le debía. No llevaría sacas sobre las chimeneas ni en el puente, sino bajo cubierta, y dejaría libre el alcázar para usar la artillería. El maestre <i>se obligó de hazer alarde de la dicha jente de la armazón de manos; y lo mismo aya de azer en Flandes quando llegaren, dando la lista, y faziendo alarde de la jente, artillería y monición a la vista del mejor descargador; por manera que bean cómo el dicho maestre cumple de su parte lo que es obligado</i>

Fecha	Maestre/ dueño	Nave	T	Origen	Destino	Personas (tripulación)	Armamento
1549/02/23	Juan Martínez de Gorri	Santiago (G)	200	San Sebastián o Pasajes	Ramua o La Esclusa	20 marineros de tabla, 6 grumetes y 2 pajes. Si el fletador quisiere poner en el galeón algunos sobresalientes a costa de la mercancía...	4 piezas gruesas de artillería, 12 versos con sus pelotas y munición, y 3 quintales de pólvora para la artillería. 6 arcabuces, 12 ballestas con sus saetas necesarias, 12 rodelas, y las picas y dardos que sean menester <i>según la calidad del dicho galeón</i> . Jareta y <i>pavesadura</i> de popa en proa. Cada compañero con su ballesta o arcabuz. No llevaría sacas sobre las chimeneas ni en el puente, sino bajo cubierta, y dejaría libre el alcázar para usar la artillería. El maestre se obligó a dar al tiempo de partir la lista de la gente (marineros y sobresalientes) y hacer alarde de ellos y demostración de la artillería, pólvora y munición, así como de la armazón de manos, para que el fletador comprobase cómo se cumplía el contrato. Lo mismo debía hacer en Flandes ante el mayor descargador
1549/05/30	Juan Pérez de Arriola	Santa Lucía (G)		Deva	La Esclusa o Ramua	15 marineros, 2 grumetes y 1 paje. Si los cargadores diesen a otras naos del convoy algunos sobresalientes, también los daría el maestre, <i>según el grandor de su galeón, al respecto que se daava a otros de la compañía</i>	<i>Enjaretado</i> y empavesado el galeón de popa a proa. 2 piezas gruesas, 2 versos dobles y 6 versos con sus dobles servidores; así como la pólvora y munición necesarias para semejante viaje. Ballestas, arcabuces, gorguices, picas y medias picas convenientes a tal navío

Abreviaturas: C: carabela; G: galeón; N: nao; T: toneles o toneladas

BIBLIOGRAFÍA

- Gil Sáez, J., González Arce, J. D. y Hernández García, R. (2013): «El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamento». *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 33: 37-62.
- González, T. (1829): *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas*. Madrid.
- González Arce, J. D. (2009): «La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)». *Miscelánea Medieval Murciana*, 33: 77-97.
- González Arce, J. D. (2010): «La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo XV». *En la España Medieval*, 33: 161-202.
- González Arce, J. D. (2015): «Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (181-1501)». *Cuadernos Medievales*, 19: 82-110.
- González Arce, J. D. (en prensa a): *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los reyes católicos*.
- González Arce, J. D. (en prensa b): «Los inicios de la Universidad de mercaderes de Bilbao (1481-1511). Corporación de representación gremial e institución de gobierno portuario». *Studia Historica. Historia Medieval*.
- González Arce, J. D. (en prensa c): «Los registros de averías del puerto de Bilbao, y otros documentos inéditos, fuentes excepcionales para el estudio del comercio bajomedieval».
- González Arce, J. D. y Hernández García, R. (2011): «Transporte naval y envío de flotas comerciales hacia el norte de Europa desde el Cantábrico oriental (1500-1550)». *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 24: 51-87.
- González Arce, J. D. y Hernández García, R. (2015): «Querellas corporativas en el comercio con Europa desde el Cantábrico oriental durante la primera mitad del siglo XVI, según un pleito de 1547». *Áreas*, 34: 33-45.
- Ladero Quesada, M. A. (2003): *La Armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*. Madrid, Real Academia de la Historia.
- Ladero Quesada, M. A. (2008): *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de las Casa de la Contratación (1503-1521)*. Madrid, Dykinson.
- León Guerrero, M. M. (2009): «La Armada de Flandes y el viaje de la princesa Juana». *Revista de estudios colombinos*, 5: 54-62.
- Melero, M. J. (1993): «La evolución y empleo del armamento a bordo de los buques entre los siglos XIV al XIX». *Militaria*, 5: 45-66.
- Sicking, L. (2017): *El almirantazgo y la armada de los Países Bajos durante los reinados de Felipe I y Carlos V*. Santander, Universidad de Cantabria.

Recibido: 15-01-2019

Aceptado: 24-05-2019