

# DEL MODELO DE FLOTAS DEL ADELANTADO DE LA FLORIDA MENÉNDEZ DE AVILÉS AL NCAGS DEL SIGLO XXI

Luis Antonio GARCÍA MARTÍNEZ



## Estado de la cuestión



N la actualidad ha nacido un término que se conoce como NCAGS, acrónimo extraño y poco amigable que se origina de las iniciales de las palabras *Naval Cooperation And Guidance for Shipping* o Sistema Naval de Cooperación y Orientación al Tráfico Marítimo. Cuando hablamos de «naval» lo hacemos refiriéndonos a lo puramente militar, es decir, NCAGS es un conjunto de procedimientos tácticos navales, militares, en los que participa, mejor dicho, se invita a participar al tráfico mercante. Con el término tráfico mercante nos estamos refiriendo a todo lo que no es naval, ya esté a flote o en tierra. Tal vez sería mejor decir «comunidad mercante»,

incluyendo en este término a mercantes, pesqueros, embarcaciones deportivas, SMGC, vigilancia aduanera, SASEMAR, Cruz Roja, capitanías marítimas, autoridades portuarias, cofradías de pescadores, navieros, consignatarios, aseguradoras, propietarios y a todas aquellas instituciones y organismos de carácter estatal con competencias en el ámbito marítimo y que en conjunto forman parte de lo que venimos denominando «Acción del Estado en la Mar».

A nadie se le escapa que la situación mundial se caracteriza por una paz, estabilidad y seguridad amenazadas por crisis diversas, tanto en intensidad como en origen, por el terrorismo de ámbito global, piratería etc., lo que ha forzado a las naciones en particular y a la comunidad internacional en general



a una regulación más exigente, entre otros, en asuntos marítimos (Código ISPS, o Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias), y a llevar a cabo operaciones navales frecuentes, algunas de ellas indefinidas en el tiempo, como la ACTIVE ENDEAVOUR en el Mediterráneo contra el terrorismo o en estos momentos la operación ATALANTA contra la piratería en Somalia.

Es verdad que existen principios legales que garantizan la libertad de la navegación en los mares y océanos, pero ello no quiere decir que la mar haya de quedar excluida de medidas similares a aquellas que vemos en nuestra vida cotidiana, encaminadas a paliar las amenazas antes referidas. Si vigilamos nuestras estaciones, carreteras, fronteras o nuestros cielos, no se sostiene que algunos indeseables puedan campar a sus anchas por el mar amparándose en el principio de la libre navegación.

NCAGS es un término asociado a una política de la OTAN encaminada sencillamente, aunque parezca mentira con lo grande que es el mar, a que las operaciones navales se desarrollen con normalidad, sin que ello suponga tener que perturbar cualquier actividad marítima legítima, que por legítima no deja de ser vulnerable y por tanto susceptible de ver incrementada su seguridad.

Teniendo en cuenta que en la mar, a diferencia de otros escenarios, se solapan normalmente dos actividades, la comercial o civil, por un lado, y la mili-

tar, por el otro, se trata en resumidas cuentas de no interferirse mutuamente, garantizando el flujo del transporte y comercio marítimo en todo momento en la medida de lo posible.

Para situarnos, me gustaría remontarme un poco en el tiempo para ver cómo han reaccionado las naciones cuando han visto amenazado su comercio marítimo. Hace cinco siglos para los países europeos en general y para España en particular como primera potencia colonizadora en América, se presentó el problema de defender su tráfico marítimo del acoso corsario. Por este motivo se ideó el sistema de flotas; los mercantes se reunían en La Habana dos veces al año, para desde allí, y protegidos por la «otra flota», la Armada, regresar a España. Podemos considerar que había nacido el control naval del tráfico marítimo. La seguridad y el ahorro de medios que este primitivo sistema de convoyes proporcionaba eran evidentes, y así se mantuvo vigente hasta el siglo XVIII.

Dando un salto en el tiempo y pasando a la Segunda Guerra Mundial, los continuos ataques de los submarinos alemanes al tráfico mercante procedente de América volvieron a hacer necesario «reinventar» el sistema de convoyes (ya lo dijo el sabio: «nada hay nuevo bajo el sol») y se redujeron enormemente sus pérdidas.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial comenzó la denominada «guerra fría», y con objeto de proteger el tráfico mercante del bloque que podemos



denominar occidental, la OTAN, que había nacido pocos años antes, adoptó la doctrina denominada Control del Tráfico Marítimo (CONTRAMAR). Éste fue diseñado en plena «guerra fría», un escenario particular desaparecido. Con este sistema se trataba de efectuar control y protección al tráfico marítimo con el sistema de convoyes durante el tránsito a través de grandes zonas marítimas. Su objetivo era la protección y el control del tránsito de buques mercantes en caso de guerra.

Hoy en día, el control del tráfico marítimo en tiempo de paz es ejercido por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento. En caso de crisis la responsabilidad es de la Armada, Ministerio de Defensa, y será su cometido el asignar rutas y proporcionar la protección militar necesaria. Por ello, tanto la administración militar como la civil tienen importantes y delicadas responsabilidades, sobre todo si tenemos en cuenta la posición estratégica de nuestro país y su dependencia extrema del tráfico marítimo.

## Introducción

La navegación en conserva o en convoy tenía una larga tradición, ideada para minimizar los daños causados en caso de accidente o de avería y, sobre todo, para defenderse del bandillaje. De hecho, ya en las Cortes de Toledo de 1436 se recomendó que la navegación a Flandes se hiciese en pequeñas flotas para evitar así los daños que hacían los corsarios.

Desde los albores de la colonización española en América, se empezó a vislumbrar la navegación en convoyes como el único sistema naval viable. La larga travesía en el océano, las tormentas y, sobre todo, el corso, evidenciaron que los barcos navegando en solitario o los pequeños convoyes eran víctimas fáciles. Navegando en conserva se minimizaban considerablemente los posibles daños. Obviamente, también tenía sus inconvenientes, aunque menores. El más importante de todos, las interminables esperas tanto en puerto como en la mar, pues, como escribía Pedro de Medina en 1563, aunque tengan las mismas velas, e incluso menos, unos navíos «andan más que otros».

Por ello, ya entre 1522 y 1561, se utilizó usualmente este tipo de navegación. Era un sistema pensado originalmente para tiempos de guerra pero que, ante la omnipresencia de los corsarios, terminó siendo una práctica casi permanente. En 1522, encontramos la primera gran flota, formada por ocho buques mercantes y dos navíos de la Armada, formaciones que viajaron esporádicamente a América, con distinto número de buques, en años posteriores, como 1537, 1540 ó 1543.

Pero durante décadas, la navegación en flotas fue simplemente una práctica, sin ningún tipo de regulación legal. Por fin, en agosto de 1543, quedó legislado que, mientras durase la guerra con Francia, todos los barcos que

fuesen a las Indias lo debían hacer en alguna de las dos flotas anuales que se pensaban despachar, una en marzo y otra en septiembre. Todos estos convoyes debían estar formados por al menos diez bajeles, y todos ellos de un porte mínimo de 100 toneladas.

Por tanto, queda bien claro que fue en 1543 cuando se reguló por primera vez el modelo de navegación en flotas, aunque diseñado exclusivamente para el periodo que durase la guerra con Francia. Por este carácter eventual con el que nació y por la escasa rigurosidad que hubo en su aplicación, la navegación se caracterizó en estos años por la espontaneidad y la improvisación. De hecho, según Antúñez y Acevedo, las ordenanzas de 1543 y de 1554 tan sólo hacían alusión a «la ocurrencia casual



de un número determinado de buques mercantes, que salgan unidos y naveguen juntos al arbitrio de los capitanes de cada uno, y sin subordinación de todos a uno, ni formar cuerpo, armada o escuadra». Además, hubo bastante permisibilidad con aquellos buques que, reuniendo los requisitos establecidos en las ordenanzas, quisieron viajar al margen de la flota. Incluso en 1552, por consejo del capitán Diego López de Roelas, se abolió la obligación de viajar en convoy. Dicha revocación duró muy poco porque tan sólo un año después fue restablecida, aunque especificando nuevamente que sería mientras durase la guerra con los franceses.

En definitiva, en los años previos al periodo 1561-1564, en que se legisló definitivamente el sistema de flotas, hubo una política naval caracterizada por la improvisación. En ese ambiente, apareció un conjunto de memoriales y propuestas para crear un sistema de navegación eficiente. El curso, lejos de disminuir, iba aumentando y, por tanto, la necesidad de acertar con un modelo realmente eficaz era cada vez más perentoria. Desde poco antes de mediar el siglo estaban viendo la luz numerosos proyectos, diseñados por los más prestigiosos marinos de la época.

Pues bien, a estas alturas algunos historiadores se encontraban con un dilema a la hora de explicar el origen del sistema de flotas. Hasta 1555 había acuerdo en la necesidad de establecer una estricta navegación en conserva, pero se planteaban extremos tan dispares como su monopolio por asentistas, tres armadas anuales, seis y hasta doce. Había un salto considerable entre todos estos proyectos, todavía muy alejados del modelo naval que finalmente se impondría, y su regulación legal del 16 de julio de 1561. Como es de sobra conocido, en esta última fecha apareció perfectamente constituido el sistema de dos flotas anuales: una que partiría en enero y otra que lo haría en el mes de agosto. En ambos casos, la expedición llegaría unida hasta las Antillas, y a la altura de Puerto Rico se dividiría en dos, una con destino a Nueva España y la otra a Tierra Firme. Posteriormente, el 18 de octubre de 1564, se introdujeron varias modificaciones de consideración: la primera flota no partiría en enero, sino en abril, y además no habría partición, pues estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas. En cuanto a la segunda mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y «otros puertos de la costa norte». Esta modificación se hizo siguiendo los consejos del Consulado de Sevilla, de la Casa de Contratación, así como de un destacado grupo de pilotos y maestres.

Pero quedaba una incógnita por resolver: si en 1555 no estaba nada claro el sistema de navegación que debía aprobarse y entre 1561-1564 apareció perfectamente legislado y detallado un modelo naval que duró más de dos siglos, ¿quién perfiló y diseñó dicho modelo? A juzgar por el memorial de 1556, que analizaremos en las páginas siguientes, fue Pedro Menéndez de Avilés. Los planteamientos que él hizo fueron los que se adoptaron el 16 de julio de 1561, con muy pocas variantes.

### ¿Quién era Pedro Menéndez de Avilés?

En la Iglesia de San Francisco de Avilés se encuentra la tumba de un personaje cuyo epitafio dice: «Aquí yace sepultado el muy ilustre caballero Pedro Menéndez de Avilés, natural de esta villa, adelantado de las provincias de La Florida, Comendador de Santa Cruz de la Zarza de la Orden de Santiago y capitán general del mar oceano y de la armada católica que el señor Felipe II juntó en Santander contra Inglaterra en el año de 1574, donde falleció a los 17 de septiembre del dicho año, siendo de edad de 55 años».

En este epitafio se repasan algunos de los títulos de Pedro Menéndez; sin embargo, deja de lado uno de los hechos más importantes de su vida y por el que pasó a la historia naval: haber sido, si no «inventor», sí regulador y director del sistema de flotas de la Carrera de Indias, el primer gran entramado comercial severamente regulado y organizado de la historia. Sistema que, por



otra parte, va a ser a la vez causa y consecuencia de la evolución política europea del XVI.

Pedro Menéndez es una figura relevante del siglo XVI español, una figura marcada por su contexto histórico que participó activamente en la exploración y conquista del continente americano y en las guerras que en este siglo mantuvieron Carlos I y su hijo Felipe II contra Francia, principal enemigo de los Austrias en la primera mitad del XVI.

Las escuelas historicistas tradicionales tendían a enfocar a los grandes protagonistas de la historia como personas extraordinarias que, con su actuación, rompen ese devenir histórico que para ellos es la causa de todos los acontecimientos y son los que «hacen la Historia». Los grandes personajes son, por



tanto, héroes fuera de lo común, motivo por el que estas escuelas sólo prestaban atención a grandes personalidades, reyes, conquistadores, etc., y pasaban por alto al personaje medio y común. Hoy en día estas teorías han sido desechadas, y precisamente lo que se considera útil es el estudio de la gente «normal», ya que en ellos sí se puede ver la realidad del tiempo que vivieron, cómo les afectó, cuáles fueron sus razonamientos y sus formas de enfrentarse a las adversidades y, lo que es más importante, ver cómo pensaba y se comportaba una persona en un determinado periodo, ya que tomar como ejemplo de personaje del siglo IX a Carlomagno sería tan poco útil como pretender estudiar la vida del siglo XXI centrándonos en Paris Hilton.

Es por tanto que hoy nadie puede dejar de reconocer que Menéndez de Avilés fue uno de los grandes marinos de la España del siglo XVI, junto a otros no menos ilustres como Álvaro de Bazán «el Mozo», marqués de Santa Cruz, Rodrigo de Portuondo, Cristóbal de Eraso, Bernardino de Mendoza o Juan Martínez de Recalde. Vivió sólo 55 años, pero su vida fue verdaderamente intensa. Nació en Avilés (Asturias) en 1519, despertando en él desde muy joven la pasión por la mar. Se dice que con 14 años servía ya como grumete en un navío luchando contra los corsarios franceses. Y su precocidad fue tal que, con tan sólo 29 años, viajó al frente de una flota que partió de Sanlúcar

de Barrameda, en septiembre de 1548. En 1554 fue nombrado capitán general de las flotas de Indias, zarpando el 15 de octubre de 1555 al frente de una gran flota con destino a Nueva España, que no regresó a Sevilla hasta septiembre del año siguiente. En ese año y en otros posteriores, 1557, 1562, 1563 y 1570, estuvo al mando de las flotas de Nueva España y de la Carrera de Indias. Concretamente, en 1562 comandó una extraordinaria flota de nada menos que 49 buques, 35 cargados en Sevilla y los restantes en Cádiz. Pero, pese a su impresionante carrera al frente de las flotas de Indias, también tuvo tiempo para ejercer otras actividades, como la de gobernador y capitán general de Cuba y adelantado de la Florida. El 20 de marzo de 1565, siendo ya caballero de la Orden de Santiago, firmó una capitulación para el descubrimiento y colonización de la Florida. Realmente, su principal cometido era expulsar de allí a un grupo de franceses, encabezados por Jean Ribault, que se habían establecido de forma permanente. Este asturiano, tan buen soldado como marino, tardó poco en derrotar a los franceses, fundando a continuación la villa de San Agustín. Cuentan los cronistas que no tuvo piedad con los galos, pues degolló y ahorcó a varios centenares, incluyendo al propio Ribault. Según relata Cesáreo Fernández Duro, colocó un letrero en los cadáveres en los que ponía: «ahorcados no por franceses, sino por herejes luteranos».

En 1571 volvió a colaborar en la protección de las flotas de Indias, pero en esta ocasión desde la Florida, mandando seis galeones para escoltarlas a su paso por el peligroso mar Caribe. Como ya hemos afirmado, este cargo de adelantado de la Florida lo compatibilizó con el de gobernador y capitán general de la isla de Cuba, al frente de la cual estuvo hasta 1573. No obstante, como no podía estar en dos sitios a la vez, colocó tenientes nombrados por él en la isla.

En 1573 fue relevado de sus cargos políticos, por lo que decidió regresar a España. En febrero de 1574 estaba a punto de partir de nuevo para las Indias, al frente de una armada cuando Felipe II le encomendó un ambicioso proyecto. Concretamente, pretendía organizar una gran escuadra en el Cantábrico con el objetivo de controlar la navegación en el canal de la Mancha. El asturiano no dudó en aceptar la misión, estimando que para ello necesitaría 200 bajeles y un total de 20.000 hombres. Por desgracia, en el puerto se desató una mortífera epidemia de tabardillo que mató a cientos de personas, entre ellos al asturiano, que falleció el 17 de septiembre de 1574.

Su muerte fue lamentada profundamente por el propio Felipe II, pues con razón siempre le estimó como gran marino y leal soldado. Su cuerpo fue trasladado a la parroquia de su localidad natal de Avilés. En su vida hizo un poco de todo, además de sus cargos políticos y navales, fue un estimado constructor de barcos y un excelente cartógrafo. Construyó un buque que él mismo llamó *el galeoncete*, que los expertos consideran el precedente fallido de las futuras fragatas.



## Su proyecto de navegación

Lo más interesante de su memorial era que aparecía perfectamente perfilado el sistema de flotas. Obviamente, este avilesino no inventaba nada porque, como ya hemos afirmado, el sistema de navegación en convoy tenía lejanos precedentes. De hecho, hacía décadas que se estaban despachando flotas a América. Incluso unos años antes de redactar su proyecto se habían enviado flotas que una vez en las Antillas se habían dividido en dos, una con destino a Nueva España y la otra con dirección a Tierra Firme. Eso precisamente hizo la flota de Cosme Rodríguez Farfán, que partió del puerto de Sanlúcar en enero de 1554. Y ese mismo planteamiento propone el avilesino para su proyecto.

Por tanto, Menéndez de Avilés diseña el modelo de flotas partiendo de su propia experiencia y del conocimiento que tenía sobre el funcionamiento del sistema de convoyes en los años previos a 1556. Su gran mérito fue detallar por escrito, sistematizar, apoyar y ratificar un modelo naval que probablemente sirvió de base para legislar, pocos años después, entre 1561 y 1564, el sistema de flotas de la Carrera de Indias.

Parte de la base, de acuerdo con la mayor parte de los marinos de su época, que el único sistema viable de navegación ultramarina era el de convoyes. Y en este sentido, explicaba que el hecho de que los buques viajasen «de dos en dos y de tres en tres» era muy perjudicial, por dos motivos: primero, porque ante tan fáciles presas siempre habría corsarios que los acometiesen, y segundo, porque en caso de zozobra no habría «quien los socorriese». Este modelo debía aplicarse de forma permanente, independientemente de que hubiese o no guerra con los galos. Hasta aquí no observamos novedad alguna, pues ya Bernardino de Mendoza, a finales de 1548, hizo unas apreciaciones muy similares.

Lo realmente discutido en esos momentos era el número exacto de convoyes que debían zarpar anualmente: ¿habría dos, tres, seis o doce flotas anuales? Menéndez de Avilés defendió la primera de las opciones, insistiendo en que ningún buque debía navegar fuera de la conserva. Y en esto no debían permitirse excepciones porque «desordenarían» el tráfico. De manera que, aunque a los pocos días de partir la flota estuviese preparado algún navío, no se debía autorizar su partida. Según dice, sabiendo todos los maestros y armadores que no se consentirían excepciones, todos estarían preparados al tiempo de salir las flotas. En cuanto a las fechas de partida proponía dos, una a principios de abril y la otra a primeros de octubre. En este caso sí difería un tanto de lo aprobado en 1553 —enero y septiembre— como de lo establecido en 1561 —enero y agosto—. No obstante, en la modificación legal de 1564 las fechas de partida fueron mucho más cercanas a las que él propuso, es decir, abril y agosto, respectivamente. Por tanto, también los tiempos propuestos por el asturiano se aproximaron bastante a los que a la postre quedaron establecidos.

Las flotas aparecen ya denominadas como de Nueva España y Tierra Firme, con el contenido exacto que mantuvieron durante buena parte de la Edad Moderna. Menéndez de Avilés se limitó a ratificar y a consolidar dichos apelativos, pues así se venían denominando estos convoyes, al menos desde la década de los cuarenta. Pero, tal y como quedó establecido en la ley de 1561, no habría una flota de Nueva España y otra de Tierra Firme, sino que, tanto en abril como en octubre, la flota iría junta hasta las Antillas, y a partir de allí se dividiría en dos, una con destino a Nueva España y otra rumbo a Tierra Firme. Insta especialmente a que viajase un número suficiente de oficiales para permitir el desdoble de la flota. Incluso detalla minuciosamente toda la oficialía: «ocho gentiles hombres y seis alabarderos y cuatro trompetas, un alférez, un sargento, un alguacil real, un clérigo, un cirujano, un pífano y un atambor que es todo veinticinco personas». Curiosamente, destaca especialmente la importancia del atambor y del pífano, «porque las trompetas —decía— excusan mucha pólvora». El mando supremo de la armada lo ostentaría el capitán general que viajaría en la capitana y gozaría de amplísimos poderes, y su nombramiento no debía ser sólo por un viaje, sino «por el tiempo que Su Majestad fuere servido», para que, una vez regresada la flota, continuase teniendo poderes en tierra. Finalmente pide que, en caso de proceso contra el capitán general, no tuviesen competencias los jueces de la Casa de Contratación. Estos últimos se debían limitar a informar al Consejo de Indias para que éste instruyese y fallase el caso. El segundo de a bordo sería el almirante, que viajaría en otro navío —la almiranta— y que, una vez dividida la flota, se pondría al frente de una de ellas hasta su reunificación de nuevo en La Habana para emprender el viaje de regreso. Como se suponía que los navíos irían bien armados y pertrechados, en tiempos de paz no haría falta armada de custodia. Sin embargo en caso de guerra sí que estimaba necesario que junto a la flota viajase una pequeña escuadra ofensiva. Sin citarla, se estaba refiriendo a la célebre Armada de la Guarda de la Carrera, que tanto protagonismo tuvo en la protección de los convoyes y que el mismo Menéndez de Avilés capitaneó en 1556, 1557 y 1570.

## Conclusión

Como decía al principio de mi exposición, los problemas actuales de piratería y seguridad marítima han existido desde el principio de los tiempos y en cada época se han buscado medios para paliar sus negativas consecuencias. Hoy en día nos encontramos en un contexto de relativa calma y paz internacional en el que no hay grandes potencias enfrentadas y los posibles conflictos se encuadran dentro del concepto de «guerra asimétrica» o de baja intensidad, en los que están en juego intereses de muchos países, pero en los que no hay un gobierno o un enemigo claro al que enfrentarse. El ejemplo más claro lo

tenemos con los asaltos y secuestros producidos en el Índico, que han llevado a la OTAN a desarrollar una política conjunta de control y apoyo a la navegación (NCAGS) y a operaciones como ATALANTA o ACTIVE ENDEAVOUR, todo un entramado que para tener éxito precisa de la colaboración de todos los que vivimos de la mar. Hoy no sabemos las repercusiones que tendrán estas medidas, al igual que Pedro Menéndez no se imaginaría que casi cinco siglos después de plasmar su modelo de navegación estaríamos hablando de él.

Este memorial de Pedro Menéndez de Avilés se inscribe dentro de esos años, previos al sistema de flotas, donde se debatió extensamente el modelo naval. El documento, conservado en los repositorios del Archivo General de Simancas, tiene un interés excepcional. Ayuda a conocer más detalladamente toda la problemática de la navegación en los años previos a la implantación legal del modelo de flotas. Pero no hubiera pasado de ser un memorial más si no hubiera sido porque en él se encuentra perfectamente perfilado y desmenuzado el sistema que, *mutatis mutandis*, se estableció oficialmente a partir de 1561. Por tanto, a mi juicio, Menéndez de Avilés puede considerarse el verdadero creador del sistema de dos flotas anuales regulado entre 1561 y 1564; y ello pese a las reformas posteriores introducidas en 1564 por sugerencia del Consulado, de la Casa de Contratación y de un grupo de maestros y pilotos, encabezados por el capitán y maestre Juan Rodríguez de Noriega. Esta nueva aportación a la vida y obra de Pedro Menéndez de Avilés podría servir para situarlo, de una vez por todas, entre los grandes hombres de mar de la España del siglo XVI y, en cierta manera, como el precursor de lo que hasta hace poco se conocía como CONTRAMAR, Control Naval del Tráfico Marítimo, y que hoy se conoce como NCAGS, Sistema Naval de Cooperación y Orientación al Tráfico Marítimo.



BIBLIOGRAFÍA

- DE MEDINA, P.: *Regimiento de navegación*. Instituto de España, Madrid, 1964.
- Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Valladolid, 23 de octubre de 1543. AGI, Indiferente General, 1963.
- MIRA CABALLOS, E.: «La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones». *Revista de Historia Naval*, N.º. 62, Madrid, 1998.
- HARING, C. H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Fondo de Cultura Económica, México, 1979.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Algaida, Sevilla, 1992.
- Real Cédula dada en Aranjuez el 18 de octubre de 1564. ENCINAS, D.: *Cedulario indiano*. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1945.
- SCHÄFER: *Ob. Cit.*, T. II.
- GONZÁLEZ OCHOA, J. M.: *Quién es quién en la América del Descubrimiento*. Editorial Acento, Madrid, 2003.
- CHAUNU, H. et P.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. II. Librairie Armand Colin, París, 1955-56.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1972.
- DEL VAS MINGO, M.: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986.
- CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las Armadas de Felipe II*. Editorial San Martín, Madrid, 1988.
- MIRA CABALLOS, E.: *Hacia la configuración del sistema de flotas*. Ordenanzas de navegación, Palencia, 28 de septiembre de 1534. AGI, Indiferente General, 1961.