

CAPÍTULO CUARTO

LOS NAVÍOS

I. Características	147
A. Clases	147
B. Los requisitos	151
C. La fábrica	156
D. La compra y la toma a sueldo	162
E. Puesta a punto	165
II. Pasajeros y carga	170
III. Armas, bastimentos y pertrechos	175
A. Las armas	178
B. Los bastimentos	181
C. Pertrechos	184
IV. Los tripulantes	185
A. Alistamiento	188
B. La paga	191
C. Aspectos generales del servicio	192
D. Los entretenidos	193
E. Los escribanos	196
F. La gente de mar	199
a. El maestro	200
b. El piloto	202
c. Otros oficiales	204
d. Los marineros	205
e. El salario	205
f. Privilegios	207
G. La gente de guerra	209
a. El sargento mayor	213
b. El capitán	214
c. El alférez	215
d. El sargento	216
e. El cabo	216
f. Los soldados	217
V. Vida a bordo	217

CAPÍTULO CUARTO

LOS NAVÍOS

I. CARACTERÍSTICAS

A. *Clases*

Durante el periodo que nos ocupa, el espacio de la Carrera fue surcado por una amplia variedad de embarcaciones. Llevar a cabo una clasificación de las mismas no es tarea fácil. Los criterios para determinar su denominación y características eran materia de discusión incluso por aquellos años.¹ En ocasiones, bastaba la presencia de un solo elemento no característico de un tipo de navío para denominar la embarcación de otro modo.² Dadas las referidas dificultades, el presente apartado únicamente hará mención de las embarcaciones que fueron utilizadas con mayor frecuencia en la Carrera, exponiendo algunas de sus más importantes particularidades.³

La primera embarcación que se convierte en protagonista destacada de la Carrera es la “nao”. Su presencia se iniciará con la célebre “Santa María” del primer viaje colombino, y se mantendrá a lo largo de casi todo el periodo de que se trata. La nao era un navío propulsado por velas y de amplia manga, cuya función principal era portar la mayor cantidad de carga posible. Adicionalmente, su fortaleza y altura la hacían útil para el abordaje, principal técnica de combate hasta mediados del siglo XVI. Por tal motivo, los usos que se le dan son tanto mercantiles como bélicos. Las Partidas la denominan indistintamente “nao”, “nave” o “navío”, definiéndola como “bajel de alto bordo de mucha capacidad,

1 Rubio Serrano recoge el testimonio de un navegante portugués de finales del siglo XVI, en el que expresa la diversidad de criterios. J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 71.

2 Tal es el caso de la carabela “Reyes Magos”, cuyas medidas y proporciones corresponden a las de una nao, pero que al estar dotada de velamen latino fue denominada carabela. J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 206.

3 Existe una amplia bibliografía sobre esta materia. Para el presente apartado han sido de especial utilidad los siguientes: J. Veitia (1671) II, XIV, p. 2; J. Hevia Bolaños (1797), t. 2, III, II, p. 1; J. L. Rubio Serrano (1991); J. Martínez Hidalgo (1991); F. Serrano Mangas (1992).

y fuerte para contrastar las tempestades, y las olas de la mar, ofender a los enemigos y defenderse de ellos”.⁴ Por nuestra parte, añadiremos que la nao de fines del siglo XV y de los dos siguientes también se caracterizó por tener tres árboles —mayor, trinquete y mesana—, y sus cubiertas variaron entre una y dos. A proa y popa llevaba dos estructuras en alto conocidas como castillo y alcázar o tolda, respectivamente. Como medios de propulsión y maniobra contaba con velas cuadradas en los árboles mayor y trinquete y con latina, en la mesana.

La construcción de una nao típica de la época se efectuaba utilizando el método conocido como *as, dos, tres*. La denominación hace referencia a las medidas de las dimensiones principales. De esta manera, la manga, que era la medida de la parte más ancha de la nao, multiplicada por dos, equivalía a la quilla, que era la base sobre la cual se asentaba toda la embarcación, y multiplicada por tres daba la eslora, que representaba la longitud máxima. El puntal, que era la altura de la nao medida desde la quilla a la cubierta principal, debía tener entre dos tercios y tres cuartos de la longitud de la manga.⁵

La nao resultante de la construcción por el método *as, dos, tres*, a pesar de su fortaleza, dejó de ser el navío idóneo para el combate a mediados del siglo XVI.⁶ Ello se hizo cada vez más patente a medida que las necesidades de protección del tráfico español en el Atlántico se agudizan. Los primeros intentos para crear una embarcación que pudiera resolver las necesidades de carácter militar existentes aparecen pronto.⁷ La embarcación resultante es el “galeón”. Considerado genéricamente como una nao, el galeón se distingue de ésta por tener una forma más alargada respecto de la manga. Es decir, la proporción que guardaba entre la longitud de la manga y la quilla y eslora superan el doble y el triple de aquélla, respectivamente. Esta característica le permitía alcanzar mayor velocidad. No obstante, el aparejo y las estructuras eran similares a las de la nao.⁸

4 Partida 2, 24, 7. J. Veitia (1671) II, XIV, p. 2. J. Hevia Bolaños (1797), t. 2, III, II, p. 1. Los citados autores coinciden en citar la partida segunda para fundamentar el uso indistinto de las expresiones “nave”, “navío” y “nao” para referirse a una embarcación de alto bordo. No parece existir ninguna distinción en cuanto a la denominación general desde la época de redacción de la ley de la partida y los últimos años del siglo XVII.

5 J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 140.

6 Por esos años, el combate naval sufre una modificación de fondo. El uso de la artillería en sustitución del abordaje, como principal recurso ofensivo, exigirá variar el diseño de las embarcaciones.

7 En 1540, a propósito del concierto celebrado entre la Corona y Álvaro de Bazán, este último se compromete a patrullar el mar poniente con algunos navíos, entre los que destacan “dos galeones de nueva invención” que no eran “naos de mercancía”. Colección Sans de Barutell, 5, 26, 89v. y ss. citado por F. Olesa Muñido (1968), p. 265. Fray Tomás de la Torre menciona en su crónica que el capitán general iba a bordo de un galeón (apéndice 2 de J. L. Martínez (1984), p. 249).

8 J. L. Rubio Serrano (1991) I, pp. 74-75.

Desde este momento, el navío de guerra en el ámbito atlántico ya no será solamente aquél que haya sido armado para tal efecto, sino que empezarán a existir aquellos que han sido fabricados especialmente para combatir, aunque esto no los descartaba como navíos de carga. El uso de las embarcaciones seguirá siendo mixto. Por ello, dentro del lenguaje coloquial del periodo que nos ocupa, la expresión “galeón” implicaba, además de un navío de las características antes apuntadas, una nao o cualquier otro bajel preparado especialmente para el combate.⁹

Al igual que el término “galeón”, la palabra “navío” gozó de un uso generalizado en el ambiente de la Carrera, principalmente durante el siglo XVII. Desde la aparición de las ordenanzas de 1618, la voz “navío” ingresa a la terminología oficial española para referirse a embarcaciones de porte muy variado.¹⁰

A partir de mediados del siglo XVII, la marina española, y especialmente la Carrera de Indias, empiezan a experimentar un fuerte rezago tecnológico frente a las marinas francesa, inglesa, holandesa y portuguesa. Las razones de esta situación no son fáciles de explicar. No obstante, debe tenerse en cuenta que sus causas no sólo se encuentran en la profunda crisis económica en la que se vio inmersa la monarquía española. También sería necesario mirar hacia los propios fundamentos de la construcción naval. Al parecer, mientras la fábrica española mantuvo su apuesta por el galeón, capaz de combinar capacidad de porte y de fuego, otras naciones hicieron hincapié en la especialización de sus bajeles. Así fue como obtuvieron embarcaciones más alargadas que el galeón (afragatadas) y cuyas estructuras superiores eran reducidas a fin de oponer la menor resistencia posible al viento. El éxito del almirante Blake en 1656 a bordo de navíos de esas características, sobre la flota de Tierra Firme, marcará el ocaso de los legendarios galeones de la plata. Pese a ello, el fin de la era de los Austrias seguirá siendo escenario de una Carrera de las Indias hecha sobre la base del galeón.

Al igual que el galeón y la nao, muchas otras embarcaciones surcaron las aguas de la Carrera. Veitia Linaje hace mención de algunas al describir brevemente sus características:

Fragatas, que es nombre que tanto comprende a las de fábrica española como a las de extranjera, y se llaman así a las naos largas, y fabricadas para guerra al uso moderno.

⁹ *Ibidem*, p. 81.

¹⁰ Al respecto, Otero Lana afirma lo siguiente: “cuando hablamos de navío, por ejemplo, nos podemos referir tanto a un antiguo buque mercante como a un buque de guerra, con muy diferente construcción, aunque siempre con aparejo redondo o de velas cuadradas y sin uso de remos, salvo para ciertas maniobras”. E. Otero (1992), p. 126.

Píngues y Filibotes, que son unos navíos de pozo, que no tienen llana la popa, sino con roda en ella como en la proa, por lo cual se llaman navíos de dos rodas, y son planudos, y de poco puntal, con que sólo tienen de bueno el ser de menos riesgo para montar barras, y bajos, pero en lo demás son embarcaciones de poca defensa para la guerra y de mal aguante para los temporales.

Carracas, son las naos grandes de prolija navegación, que para la de la India usan los portugueses.

Pataches, es nombre genérico de las embarcaciones pequeñas, que lleva una armada para repartir las órdenes, sondar los bajos, y hacer las demás diligencias que el general ordenare.¹¹

El anterior listado se complementa con dos tipos de navío también bastante utilizados en la Carrera. Se trata de la “carabela” y la “urca”. La primera solía ser más pequeña que la nao. Podían tener entre tres y cuatro mástiles. Sólo contaba con una cámara construida en la popa, y tenía una cubierta. En cuanto a su desplazamiento, eran más rápidas y de mejor maniobra. Por lo regular utilizaban velas latinas, aunque en ocasiones para la navegación atlántica se les equipó con velas cuadradas en el trinquete y el mayor, dejando la mesana con vela latina.¹² Cuando esto sucedía, se les denominaba “carabelas redondas”.¹³ Por lo que respecta a la urca, se trataba de un navío de los denominados planudos, debido a que su fondo era plano. Su función principal era el transporte de carga, aunque en el siglo XVII también se le utilizó como navío de escolta. Incluso en alguna ocasión fue designada para transportar plata. La mayor parte de las urcas provenían de fábrica extranjera.

Además de los navíos anteriormente mencionados, todos ellos considerados *mancos*, por carecer de remos, llegaron a navegar los que sí los tenían. Entre las embarcaciones a remo que participaron en la Carrera, mencionaremos únicamente las galeras. A pesar de su poca efectividad en aguas atlánticas, fueron utilizadas con relativa frecuencia, sobre todo para escoltar a los navíos llegados de las Indias en el último tramo del viaje. Sin embargo, también algunas armadas contaron con este tipo de navíos entre sus unidades. Tal es el caso de la Armada de Pedro Menéndez de Avilés o la de Cristóbal de Eraso.

11 J. Veitia (1671) II, XIV, p. 3.

12 J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 74.

13 En el primer viaje colombino, la carabela “La Niña” salió de Palos con velas latinas. En Las Palmas se mudó su aparejo colocándosele velas cuadradas.

B. *Los requisitos*

La normatividad destinada a reglamentar el ingreso de navíos a la Carrera estaba enfocada principalmente a dos vertientes: la seguridad de los sujetos y mercancías que harían el viaje, y la protección de la industria naval española. Fundadas en esos presupuestos, las normas aparecerán desde temprana época.

El incremento del tráfico de ultramar experimentado en la primera década del siglo XVI obliga a vigilar la calidad de las embarcaciones que harían el trayecto. En 1509, se ordenaba al oficial encargado del despacho de navíos en Cádiz, que se cerciorara de que los navíos que irían fuesen estancos y que no fueran viejos.¹⁴ En este caso, la seguridad no parece ser la única motivación de dicha disposición. De su contenido se desprende que interesaba que los dueños y maestros no utilizaran la excusa de que su navío requería reparaciones para detenerse en algún tramo intermedio o arribar en puertos que les estaban prohibidos. Las ordenanzas de 1534 contienen una reglamentación más estricta para el otorgamiento de las licencias. Los navíos que no fueran nuevos debían ser puestos en tierra a fin de descubrir su quilla y poder efectuar en ellos reparaciones de fondo.¹⁵

Pese a las disposiciones existentes, parece que la calidad de las embarcaciones que navegaban hacia las Indias dejaba mucho que desear. Algunos armadores y mercaderes solían comprar naos de segunda mano en Sevilla. Naos cuya vida útil había sido consumida navegando en poniente o levante. El negocio estribaba en llevarlas bien cargadas a algún puerto indiano, en donde las desarmarían y venderían por partes. El alto precio al que se cotizaban los aparejos por aquellas tierras aseguraba una buena ganancia. Se decía que estos navíos iban para dar *al través*. A pesar de los beneficios que una nave *al través* podía traer a las embarcaciones restantes de la flota, al proveerlas de sus aparejos y armas, bienes tan escasos en Indias, se estimaba que los daños que causaba su presencia en el convoy eran superiores. Se solía afirmar que retrasaban la navegación. No eran capaces de soportar tormentas e iban mal tripuladas. Sus marineros normalmente no lo eran, sino que se trataba de pasajeros que no iban a regresar (inmigrantes clandestinos). Los maestros debían dar fianza de que no darían *al través* su nave. Únicamente podría hacerse con licencia del general, previo dictamen favorable de cinco maestros, y siempre que la causa que lo obligara hubiera sucedido con posterioridad a la salida de Sevilla.¹⁶

14 Mayo de 1509, Copulata, 7, X, 1.

15 Capítulo 1, Ordenanzas de 1534.

16 R. C. de 7-VIII-1584. Encinas, IV, p. 148.

Otra costumbre común dentro de la Carrera consistía en modificar la estructura original de las embarcaciones con objeto de aumentar su capacidad de carga. El resultado invariablemente afectaba las proporciones originales del navío, redundando en su maniobrabilidad y velocidad. Estas naves eran conocidas como *zorreras*. En todo caso, las limitaciones se extendían a los navíos considerados lentos. Entre éstos las urcas.¹⁷

La modificación de las proporciones también afectaba la distribución del armamento y la carga dentro de la nao. Con el peso de la carga, la línea de flotación subía, provocando que las portañolas de la artillería de la primera cubierta quedaran bajo el agua. Otra consecuencia podía ser el desplazamiento del centro de gravedad de la nave, repercutiendo en su estabilidad.

Una cédula dada en 1557 ordena a los visitadores y a los capitanes generales que nieguen el paso a las Indias a los navíos que hubieren sufrido modificaciones en su estructura o fueran viejos. Al efecto, disponía que, pasados tres años de la fecha de su expedición, estaría prohibida la navegación a embarcaciones modificadas o a aquéllas que hubieren navegado en poniente o levante por un periodo superior a los dos años.¹⁸ Este tipo de prohibiciones se mantendrán constantemente.¹⁹

El tamaño de las embarcaciones también fue una materia bastante regulada. Las disposiciones se suceden con relativa frecuencia, no así las unidades de medida en que se expresan. Por tal motivo, haremos un breve paréntesis para hacer mención de las que eran utilizadas con mayor frecuencia.²⁰

La principal unidad de medida de longitud era la *vara castellana* (aproximadamente 0.8359 metros). Ésta se dividía en cuatro *palmos* o en tres pies de *Burgos*. De esta última unidad se calculaba el *codo*, que es la unidad de medida más común en el ámbito naval durante el periodo que nos ocupa. Un codo equivale a dos pies. Es decir, un codo son dos tercios de vara. En 1590, se crea el codo de ribera, que equivalía a dos tercios de vara más un treintaidosavo de esos dos tercios.²¹

Respecto de las unidades de peso, encontramos la arroba (aproximadamente 11.5 kilos). Cuatro arrobas hacían un *quintal*. El quintal también era equivalente a cien libras.

17 Carta de 24-V-1571. Encinas, IV, p. 149.

18 R. C. de 5-V-1557, Encinas, IV, p. 152.

19 Capítulo 104, Ordenanzas de 1618.

20 Aunque muchos autores se han ocupado de este tema, nos ha parecido que la exposición llevada a cabo por José Luis Rubio Serrano resulta muy clara y sencilla. Por ello la seguimos. J. L. Rubio Serrano (1991) I, pp. 93 y ss.

21 $Codo = \frac{2}{3}$ de vara = 0.5573 metros. $Codo\ de\ ribera = \frac{2}{3}$ de vara + $(\frac{2}{3}$ de vara \div 32) = 0.5747 metros.

Entre las medidas de volumen de poca capacidad existieron las pipas. De estas se utilizaron la pipa de *Cádiz*, que tenía 2.5 codos de longitud. Su diámetro mayor era de 1.5 codos. Mientras que el menor medía un codo. Su capacidad era de unos quinientos trece litros. La pipa *castellana* era de menor capacidad. Su cabida era de veintisiete arrobas y media (aproximadamente cuatrocientos treinta y seis litros).

Las medidas de mayor capacidad eran los toneles y las toneladas. *El tonel macho castellano* equivalía a dos pipas castellanas. Es decir, dos pipas de veintisiete arrobas y media. Su capacidad era de ocho codos cúbicos. También se utilizaba, sobre todo en el norte, el *tonel macho grande*, cuya capacidad era de diez codos cúbicos. Hasta mediados del siglo XVI, la tonelada no será considerada como una medida de volumen. Su uso estará ligado a la determinación del sueldo que debía pagarse al dueño por el espacio de carga ocupado en su nave.

Aclaremos el uso de la tonelada como unidad destinada a calcular el sueldo que se pagaría por una nao. Las embarcaciones de la Carrera debían llevar un cierto número de piezas de artillería. Éstas normalmente se colocaban en la primera cubierta. De esta manera, la única sección de la nao destinada íntegramente a la carga era la bodega, ubicada debajo de la primera cubierta. El proceso por el que se determinaba el volumen de carga de una embarcación era conocido como *arqueo*. El arqueador solía calcular la capacidad de la bodega expresando el resultado en toneles. Para compensar el espacio que ocupaban las piezas de artillería en la primera cubierta, se solía añadir un 20% del total de toneles de bodega. Asimismo, se restaba un 5% debido a los salientes, bordes y otros espacios ocupados por la estructura de la nao. El resultado de esta operación se expresaba en toneladas. De esta manera, el arancel fijado para el pago de sueldos a las naos indicaba una cantidad determinada por tonelada.²²

Pasada la mitad del siglo, la tonelada se convertirá en una unidad de medida. Será equivalente al tonel macho castellano. O, lo que es lo mismo, a dos pipas de veintisiete arrobas y media.

Las ordenanzas de 1613 aplican el término “tonel macho” para referirse a la capacidad de carga neta de las naos, utilizando la tonelada para indicar el sueldo que tendría derecho a percibir. Esta variante desaparecerá en 1618, en que se utiliza la tonelada como medida única.

Retomando los requisitos, las Ordenanzas de Carga y Armazón de 1522 prohíben el uso de navíos cuyo porte fuere inferior a los ochenta toneles. Se estimaba que los navíos de poco porte resultaban presas fáciles del enemigo.

22 Conviene aclarar que el método arriba expresado no era la única forma conocida para determinar el volumen de la carga. En el siglo XVII se adoptaron fórmulas matemáticas más precisas.

go.²³ Años más tarde, se decide que el límite debe incrementarse a cien toneles.²⁴ Las Ordenanzas de Navegación de 1552 fijarán el límite mínimo en cien toneles machos.²⁵ En 1587 la cifra sufre un nuevo incremento llegando a las trescientas toneladas.²⁶ Adicionalmente, existen disposiciones que permiten ciertas excepciones a los límites fijados. Así, en 1523, se permite que navíos inferiores a los ochenta toneles que hagan el viaje siempre que se queden en Indias.²⁷ En todo caso, cuando las formaciones vayan más organizadas, la presencia de barcos pequeños se hace precisa para el desempeño de funciones como el aviso o la vigilancia. El límite máximo también encontró cierta regulación. Dado el interés existente para que los navíos llegados de Indias remontaran el Guadalquivir hasta Sevilla, se dispone que las embarcaciones cuyo porte fuera superior a los cuatrocientos toneles no ingresaran a la Carrera, a fin de que todos pudieran superar los bajos del río.²⁸ Cincuenta años después, las Ordenanzas para Fomento de la Marinería declaraban que en la toma de carga debían preferirse los navíos de fábrica española frente a los extranjeros, siempre que su porte no fuera inferior a cuatrocientos toneles.²⁹ En 1611, el límite máximo se aumenta, quedando en quinientas toneladas. Pero esta vez se sujeta el ingreso del navío a la Carrera a la condición de que pudiera remontar la barra sin necesidad de alijar su carga.³⁰

Las ordenanzas de 1618 nuevamente se interesan por la problemática del tamaño de las naos que habrían de navegar en la Carrera. En esta ocasión, el criterio es que los navíos cuya manga fuera superior a los dieciocho codos debían quedar apartados. Esta medida corresponde, de acuerdo con las propias ordenanzas, a un navío cuyo porte sería cercano a las seiscientas treinta toneladas. Las razones que se esgrimen esencialmente tienen que ver con su poca velocidad y dificultades para maniobrar. También se esperaba que con esas dimensiones pudieran superar la barra de Sanlúcar.³¹ En 1628, se establece un nuevo límite. Una cédula fechada el 16 de diciembre de ese año ordenaba que no ingresaran a la Carrera navíos superiores a las quinientas cincuenta toneladas.³²

23 Capítulo 1, Ordenanzas de 1522.

24 Capítulo 1, Ordenanzas de 1543. Aunque sólo vigentes para época de guerra.

25 Capítulo 217, Ordenanzas de la Casa de 1552.

26 R. C. de 11-III-1587, Encinas IV, p. 148. Recordemos que tonel macho castellano y tonelada son equivalentes.

27 Noviembre de 1523 Copulata, 7, X, p. 12.

28 R. C. de 5-V-1557. Encinas, IV, p. 152.

29 Capítulo 16, Ordenanzas de 1606. C.M.F.N., III, 353.

30 Disposición citada en R. C. de 30-VI-1681. C.M.F.N., XXIV, 689. Los Chaunu también se refieren a ella. H. Chaunu y P. Chaunu (1955) IV, p. 348.

31 Capítulo 104, Ordenanzas de 1618.

32 J. Veitia (1671) II, IV, p. 21.

Respecto de la procedencia de las embarcaciones, la regla general era preferir a las españolas frente a las extranjeras. Y en caso de que se requiriese usar alguna, existían preferencias. Tal es el caso de las urcas esterlinas.³³ En 1534, se determina que en la Carrera sólo podrían utilizarse navíos fabricados en el norte de España. Las embarcaciones procedentes de otras partes únicamente podrían servir como barcos de aviso.³⁴ La orden se repite en 1593. Esta vez se contemplan severas penas para los contraventores.³⁵ No obstante, a pesar de las restricciones existentes, los funcionarios, al aplicarlas, tienen que mostrarse flexibles. La escasez de navíos obligaba a utilizar los que estuvieran disponibles. Los periodos de escasez existirán, pero no serán constantes a lo largo del siglo XVI y primeros años del XVII. A partir de la década de 1630, las necesidades se agravarán de forma muy marcada.³⁶

Las ordenanzas de 1618 no dudan en reforzar las medidas para evitar el ingreso de navíos provenientes del exterior en un intento por proteger a la industria española. En esta ocasión, la restricción afecta incluso a las embarcaciones construidas en las Indias.³⁷ Sin embargo, la orden no será aplicada con rigidez. En 1619, el marqués de Cadereyta, capitán general de la Armada de la Carrera, regresaba con tres galeones nuevos fabricados en La Habana.

En todo caso, el uso de embarcaciones de origen extranjero como galeones de plata solía descartarse de plano. Una consulta de la Junta de Guerra es contundente al respecto: “[...] de ninguna manera podrían suplir ni ser de bondad, seguridad y fortaleza que es menester para traer en ellos el tesoro de V. Majestad y particulares como siempre se ha representado y se ha tenido por de tan grave inconveniente que hasta ahora no se ha aventurado ni ejecutado”.³⁸

El periodo en el que el empleo de embarcaciones extranjeras en la Carrera se hizo más común corresponde a las décadas de 1650 y 1660. En los años posteriores, a raíz de las presiones ejercidas por la Universidad de Mareantes de Sevilla,

33 R. C. de 18-VI-1540. Recop. L.P., 3, XVII, 29. Recop., 9, XXX, p. 20.

34 J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 42.

35 R. C. de 16-VI-1593. Recop. L.P., 3, XVII, 25. Recop., 9, XXX, 21.

36 L. García Fuentes (1980), pp. 188 y ss.

37 Capítulo 104, Ordenanzas de 1618. Veitia Linaje afirma que por cédula de 25 de junio de 1638 se ordenó que los navíos fabricados en ciertos puertos de las Indias se tuvieran por fabricados en Castilla. En 1648, el Consejo de Indias dispone que la medida beneficie a cualquier embarcación fabricada por allá. J. Veitia (1671) II, VI, p. 6.

38 Consulta de 13-VIII-1635 citada por F. Serrano Mangas (1992), p. 21. Dos años más tarde, una junta especial convocada por el rey, en la que intervenían el conde-duque de Olivares, los miembros de la Junta de Armadas, el conde de Castrillo, Lorenzo Ramírez y Juan de Palafox, dictaminaron sobre los navíos fabricados en el extranjero lo siguiente: “[...] es menester reparar que no se les podría fiar el traer la plata de las Indias y sólo servirán de escolta y de guerra [...]”. 1-IX-1637. C.M.F.N., XXIV, 581.

el empleo de embarcaciones de fábrica española empieza a experimentar un repunte.³⁹

C. *La fábrica*

Para la formación de una armada, el rey solía tener básicamente dos opciones: la compra o toma a sueldo de navíos de particulares, o el ordenar su fabricación. Las opiniones de los contemporáneos sobre la conveniencia de un sistema sobre otro son de lo más variadas.⁴⁰ Inclusive hoy en día hay quien suele defender alguna posición.

Las armadas de Indias, al provenir su financiamiento de un fondo creado específicamente para tal efecto, normalmente contaron con embarcaciones de particulares tomadas a sueldo. Este fenómeno se daba principalmente en los navíos de armada que irían escoltando a las flotas —capitana y almiranta—. En el caso de la Armada de la Carrera, la situación en algunas ocasiones presentó ciertas variaciones. De hecho, esta formación contó con unidades propias de forma casi ininterrumpida desde su consolidación en el último tercio del siglo XVI hasta el primero del XVII.

En todo caso, la Corona de Castilla estuvo constantemente interesada en favorecer la industria naval. Las medidas destinadas a hacerlo tienen una larga tradición que podría remontarse hasta Fernando III.⁴¹ Los Reyes Católicos no fueron ajenos a la misma. Su interés se centraba en la construcción de embarcaciones de gran porte. Así se desprende de una cédula dada el 15 de octubre de 1502, por la que se conceden primas a los particulares que construyeran carracas superiores a los mil quinientos toneles.⁴²

Veitia Linaje afirma que, en tiempos anteriores al suyo, los fabricantes de navíos solían recibir un socorro de cuatro mil ducados a cargo de la Real Hacienda, adquiriendo el compromiso de utilizarlos para la construcción de bajeles. El navío construido bajo subsidio quedaba en propiedad de su constructor, con la condición de que cuando fuera requerido acudiera al servicio del rey.

39 L. García Fuentes (1980), pp. 204 y ss.

40 I. A. A. Thompson afirma que, en época de Felipe II, “todo el mundo estaba de acuerdo en que debía evitarse a toda costa el embargo de buques privados ya que eran inadecuados para la guerra, su conversión costosa, el comercio se resentía y la industria naval española corría peligro de desaparecer”. I. A. A. Thompson (1981), p. 231.

41 Tras la toma de Sevilla, decide sentar las bases para crear una marina castellana. Ver F. Pérez Embid (1944).

42 J. Martínez-Hidalgo (1991), p. 123.

Si su servicio no era necesario, pagaría el socorro recibido con el producto del primer flete.⁴³

Asimismo, los fabricantes de naos gozaban de toda una serie de privilegios y preeminencias. Entre ellos destaca su derecho a contribuir con un tercio del buque de las flotas. Es decir, la tercera parte de los navíos de cada flota podían ser propiedad de los fabricantes.⁴⁴ También contaban con ventajas para recibir carga primero que otros.

En opinión de Tomé Cano y de Juan Escalante de Mendoza, los mejores navíos eran los que se construían en Vizcaya y en Portugal.⁴⁵ Nosotros nos atrevemos a añadir que la mayor parte de los navegantes que surcaron la Carrera entre fines del siglo XV y mediados del XVII compartían esa opinión.⁴⁶ Prueba de esto es que la gran mayoría de los asientos celebrados por la Corona para construcción de navíos se hacen con fabricantes de esas zonas.

La fábrica de navíos se encontraba regulada con cierta minuciosidad. Los distritos en donde se construían bajeles solían estar a cargo de un superintendente de fábricas reales de navíos. Antes de iniciarse la construcción de cualquier embarcación, era necesario acudir a este funcionario a solicitar las medidas que debían emplearse en función del porte que deseara obtenerse. El superintendente entregaría al interesado un documento pasado ante escribano en el que se especificarían las medidas de la futura embarcación, su nombre y el lugar en donde sería fabricada. Asimismo, tenía la obligación de llevar un libro en el que se contuviera esa misma información.⁴⁷

La fábrica de navíos para la Corona solía efectuarse de dos formas. En la llamada “construcción por vía de administración”, los trabajos corrían a cargo

43 Cita una cédula de 1 de noviembre de 1607, que ordena que se aumente en un tercio el socorro. Además, se dispone que los navíos no podían ser embargados en un periodo de tres años transcurridos desde su salida al mar. Siempre que permanecieran en propiedad del fabricante. J. Veitia (1671) II, XIV, p. 8.

44 R. C. de 25-IX-1613. Recop. L.P., 3, XVII, 4. J. Veitia (1671) II, VI, pp. 4 y 8.

45 Citados por J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 82. No obstante, detrás de estos juicios, así como de casi todos los que se emiten sobre la calidad de las embarcaciones a partir del último cuarto del siglo XVI, se esconde una importante pugna entre los armadores del norte de España y los criollos y andaluces.

46 Es evidente que una afirmación tan generalizada requiera ciertas matizaciones. Así, por ejemplo, a partir de 1570 la producción naval en América se incrementa sensiblemente. Hay astilleros en San Juan de Ulúa, San Juan de Puerto Rico, Nombre de Dios y La Habana, entre otros. Bordeje y Morencos (1992), p. 84. Las naves salidas de los astilleros de La Habana en el primer tercio del siglo XVII, antes inclusive, si hemos de tomar en cuenta los fabricados por Menéndez de Avilés, gozaron de mucho prestigio. También debe tenerse en cuenta la calidad de los navíos fabricados en Holanda e Inglaterra, principalmente en el siglo XVII.

47 Capítulo 101, Ordenanzas de 1618. J. Veitia (1671) II, XIV, p. 5.

de funcionarios y oficiales a sueldo de la Corona. En la denominada “por asiento”, la Corona celebraba un contrato con algún particular, y éste se hacía cargo de la obra. Al igual que la disyuntiva entre navíos a sueldo y navíos propios, la elección de un sistema de construcción u otro provocó constantes discusiones entre los funcionarios reales.⁴⁸ Serrano Mangas afirma que esta polémica se mantuvo hasta mediados del siglo XVII en que terminó imponiéndose el sistema de asientos con particulares.⁴⁹

Las construcciones por vía de administración tenían asignados una serie de funcionarios responsables de las obras. Al frente de todo se encontraba el superintendente.⁵⁰ En estos casos, sus atribuciones incluían la compra y orden de cortar madera, así como la determinación de los jornales.⁵¹ El maestro mayor dirigía los trabajos directamente relacionados con la fábrica del navío.⁵² Recibía a los carpinteros, calafates y demás oficios que fueran a intervenir en la obra, asegurándose de que tuvieran la pericia y herramienta necesarias.

Al igual que en casi todas las operaciones en las que se manejaban fondos provenientes de la Hacienda Real, la fábrica de navíos era supervisada por un veedor.⁵³

Por lo que respecta a las formas de las embarcaciones salidas de los astilleros, destaca la presencia del sistema de construcción denominado *as, dos, tres*. Su empleo permitía mayor volumen de porte a menor costo.⁵⁴ Con la aparición del galeón, se modifican las proporciones del anterior sistema. No obstante, este último continúa empleándose.

Cambios de mayor trascendencia en la industria naval española empezarán a hacerse sentir a partir de 1590. Los precursores son Juan de Veas y Diego Ramírez. En 1591, los primeros galeones fabricados conforme al nuevo diseño ya se habían botado. Fueron doce, y se conocieron como “los doce apóstoles”. El nuevo método de construcción será incorporado a la legislación en 1607.⁵⁵ Los

48 F. Serrano Mangas (1992), pp. 85-86. I. A. A. Thompson (1981), pp. 314 y ss.

49 F. Serrano Mangas (1992), pp. 85-86. Entre los inconvenientes que planteaba la construcción de navíos por asiento destaca principalmente el problema de la poca calidad de las embarcaciones resultantes. Los asentistas “las querrán labrar con materiales insuficientes y oficiales no tan capaces”. Informe citado por I. A. A. Thompson (1981), pp. 231-232.

50 Capítulo 92, Ordenanzas de 1618. Se le faculta para determinar el sueldo que recibirán los ayudantes y aprendices que los oficiales lleven.

51 F. Serrano Mangas (1992), p. 90.

52 Capítulo 98, Ordenanzas de 1618.

53 Capítulo 99, Ordenanzas de 1618.

54 J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 140.

55 *Ibidem*, p. 132. Cita a M. de Brossard, *Historia marítima del mundo*, Barcelona, Amaika, 1976, vol. I, p. 343.

navíos se hacen más delgados, por lo que aparentan ser todavía más alargados. Se aumenta la relación quilla-manga a tres a uno. Esto ocasiona que los navíos resultantes tengan menor capacidad de carga, sin que su costo de fabricación varíe sustancialmente.⁵⁶

La expedición de las ordenanzas de 1607 representa el primer intento serio por normalizar las características de las embarcaciones de la marina española. En ellas se determina la prohibición del uso de naves cuyas características no se ajustaran a las ahí contenidas. Conceden un plazo de tres años a los fabricantes y navegantes para adaptarse a las nuevas disposiciones.⁵⁷

La promulgación de las ordenanzas de 1613 y 1618, además de determinar nuevas proporciones y continuar con los intentos de normalización iniciados con las de 1607, dictan medidas y parámetros para la construcción de las piezas y componentes de navíos.⁵⁸

Las ordenanzas de 1613 aparecen con el fin de corregir algunos defectos observados en las de 1607.⁵⁹ El proemio de las primeras expresamente deroga a las segundas. Contemplan la existencia de bajeles que iban desde los cincuenta y cinco toneles machos con ocho codos de manga hasta las mil setenta y tres toneladas y un tercio con veintidós codos de manga.⁶⁰ En total se expresan medidas para la fábrica de quince tipos de navíos, que serán denominados “pataches”, “navíos” y “galeones”, en función a su tamaño. De su contenido se desprenden algunas diferencias entre los navíos que serían destinados al porte de mercancías y aquéllos que servirían de armada.⁶¹

Las dimensiones serán nuevamente retocadas en las ordenanzas de 1618. En esta ocasión, los cambios afectan principalmente a la longitud de las embarcaciones, al disponerse que la relación quilla-manga y eslora-manga se reduzca. En cuanto al galibo o traza central, se dispone que sería igual para las embarcaciones mercantes y de armada. Por otra parte, se introducen cambios en la nomenclatura y en el número de embarcaciones contempladas. Todos serán considerados

56 J. L. Rubio Serrano (1991) II, p. 26.

57 *Ibidem*, p. 51. Los Chaunu ven en las ordenanzas un intento de la Corona por fomentar la disponibilidad de navíos mercantes que pudieran ser empleados para la guerra. H. Chaunu y P. Chaunu (1955) IV, p. 262.

58 J. L. Rubio Serrano (1991) I, pp. 152 y ss.

59 El texto de las ordenanzas de 1613 ha sido publicado en F. Serrano Mangas (1992).

60 Nótese cómo las medidas del primero se expresan en toneles machos, y las del segundo, en toneladas. Ello se debe a que, siendo el primero tan pequeño, únicamente cuenta con una cubierta por lo que el espacio de carga sólo puede ser ése, en tanto que el segundo, al contar con más de una cubierta, tiene disponibles otros espacios de carga, aunque sólo se cuenta el que tiene bajo la primera cubierta.

61 El puntal en los de armada se situaba medio codo más abajo de la cubierta principal.

navíos y se proporcionan dimensiones para catorce tipos. Su porte iría desde las ochenta toneladas hasta las novecientas cuarenta y seis toneladas.⁶²

Pese a todo, las ordenanzas de 1618 no parecen haber aportado la solución definitiva a la problemática de la fábrica de navíos. La orden dada a Juan de Amassa para ir a Cuatro Villas a determinar las medidas que debían tener las embarcaciones que ahí serían construidas expresamente le releva de la obligación de fundar su dictamen en el contenido de las ordenanzas.⁶³ En 1623 se dispone que se guarden las Ordenanzas de Fábrica de Navíos de 6 de julio de 1613, medida que parece ignorar las Ordenanzas de 1618, a pesar de que el proemio de estas últimas deroga expresamente aquéllas.⁶⁴ Los problemas de aplicación de las Ordenanzas de 1618 permanecerían. Hacia 1645, Francisco Díaz de Pimienta obtenía autorización para construir galeones de tres puentes en abierta violación del capítulo 104.⁶⁵ Las medidas autorizadas a Díaz Pimienta, modificadas por funcionarios de la Casa en 1662, tres años más tarde, serán las vigentes para la fábrica de navíos.⁶⁶ En años posteriores seguirán determinándose medidas. Sin embargo, lo cierto es que en raras ocasiones fueron acatadas.⁶⁷ La posibilidad de poder remontar la barra de Sanlúcar, meta de la administración; el deseo de los navegantes de incrementar el porte, y las necesidades defensivas se veían enfrentados.

La autorización otorgada a Díaz de Pimienta en 1645 para construir navíos de tres puentes es una clara muestra de que la costumbre de *correr el puente*⁶⁸ había arraigado en la conciencia de los protagonistas de la Carrera. Años más tarde, el propio Veitia Linaje lo reconoce.⁶⁹ Entre las consecuencias de correr el puente

62 J. L. Rubio Serrano (1991) II, p. 40.

63 Carta de Martín de Aróstegui a Juan de Amassa de 15-IV-1619, citada por F. Serrano Mangas (1992), p. 41.

64 R. C. de 4-IX-1623 Recop. L.P., 3, XV, p. 2. Ese mismo año se solicita al rey la reforma de las Ordenanzas de 1618. Se estimaba que los navíos eran demasiado grandes para navegar en la Carrera. También se quejan de que no había pertrechos y materiales para navíos tan grandes. H. Chaunu y P. Chaunu (1955) V, p. 52.

65 J. Veitia (1671) II, XIV, p. 14. F. Serrano Mangas (1985), p. 30. Este último menciona (p. 45) que dichas modificaciones significaron el regreso a los diseños existentes en la Carrera con anterioridad a 1611. Asimismo, afirma que el nivel técnico existente entre los fabricantes de la Carrera podía ser considerado como elevado en comparación con el de las restantes naciones europeas.

66 J. Veitia (1671) II, XIV, p. 14.

67 F. Serrano Mangas (1992), pp. 29-30.

68 Correr el puente significaba colocar una estructura por la que se unía el espacio existente entre el alcázar y el castillo. De esta manera, el navío en cuestión obtenía una cubierta adicional. La medida permitía aumentar la capacidad de carga, aunque afectaba la estabilidad del navío al sacarlo de proporción. También influía en el calado, toda vez que el peso adicional obligaba a la nave a ocupar más agua.

69 J. Veitia (1671) II, XIV, pp. 30 y 31.

destaca el incremento del calado del bajel. Ello hacía que su paso por la barra fuera más difícil o imposible. La solución del problema tenía que permitir que las embarcaciones pudieran superar la barra y que su porte no se viera disminuido. Las medidas aludidas en el párrafo anterior representan el esfuerzo llevado a cabo por funcionarios y constructores para resolver este problema. En todo caso, la mayor parte de las soluciones se inclinaban por aumentar el porte de las embarcaciones.

Durante casi toda la Carrera existió una polémica en relación con el tamaño ideal para las embarcaciones que navegarían en ella. Las Ordenanzas de 1613 y 1618 se inclinan abiertamente por el uso de navíos inferiores a las seiscientas cincuenta toneladas de porte. Pero la tendencia de años posteriores indica un aumento paulatino. En los años 1630-1639 todavía se observan galeones cercanos a las trescientas cincuenta toneladas empleados para el transporte de plata.⁷⁰ Veitia Linaje, en su momento, no duda en expresar su preferencia por los navíos de mayor porte,⁷¹ aunque su opinión no parece estar fundada en estrictos criterios científicos, tal y como lo quiere hacer ver. Fernando Serrano Mangas nos proporciona algunas pistas para desconfiar de la transparencia de las opiniones de Veitia.⁷² El interés por el porte parece ser la motivación. En todo caso, los navíos de la Carrera de fines del siglo XVII registraron un aumento en su porte.⁷³

Paralela al aumento de porte de los bajeles es la tendencia a variar el diseño de las embarcaciones a fin de aumentar éste. Las modificaciones llegan a afectar incluso la fabricación del casco. Ello ocasiona que las embarcaciones de la Carrera, consideradas de carácter mixto —mercantes y militares— se transformen en mercantes con defensas.⁷⁴ Muchos fabricantes particulares las aplicaban no sólo para aumentar la capacidad de carga de sus naos, sino también para reducir los riesgos de un posible embargo al ser el casco resultante de poca velocidad y maniobrabilidad.⁷⁵ Las influencias llegadas de otras zonas de Europa

70 Serrano Mangas refiere como en 1634 un galeón de trescientas toneladas fue aceptado. F. Serrano Mangas (1992), p. 23.

71 Al efecto, estima que una embarcación grande debía rondar las mil toneladas, en tanto que una mediana, las quinientas. J. Veitia (1671) II, XIV, pp. 15 y ss.

72 F. Serrano Mangas (1985), pp. 28-33.

73 F. Serrano Mangas (1992), p. 16, afirma que, hasta la década de 1670, los galeones de la Carrera rondaban las seiscientas y setecientas toneladas. Una década más tarde, se incrementan para andar sobre las novecientas y mil. Respecto de las embarcaciones mercantes, la tendencia al incremento del tonelaje fue mucho más lenta. A lo largo de casi toda la segunda mitad del siglo XVII se emplearon navíos cuyo tonelaje variaba entre las cien y las trescientas toneladas. No obstante, conforme el siglo se acercaba a su fin, el tonelaje se fue incrementando. Ver L. García Fuentes (1980), pp. 181 y ss.

74 F. Serrano Mangas (1992), pp. 12-14.

75 *Ibidem*, pp. 51-52.

solían ser rechazadas por los fabricantes, ensanchándose el rezago tecnológico. La fábrica española de los últimos años del siglo XVII aún mantendrá un fuerte parentesco con el antiguo método del *as, dos, tres*.

Las últimas modificaciones técnicas de trascendencia aparecidas en el periodo que nos ocupa serán obra de Antonio Garrote.⁷⁶

D. *La compra y la toma a sueldo*

Los procedimientos de compra y toma a sueldo de navíos normalmente estaban destinados a resolver necesidades inmediatas.⁷⁷ No obstante, muchos funcionarios reales consideraban esta forma de adquirir embarcaciones como la más idónea.

Los dueños de los navíos tenían la obligación de responder a los requerimientos que les fueren hechos para la venta o toma a sueldo de su embarcación. Al respecto, Juan Hevia Bolaños afirmaba lo siguiente:

Puédense tomar por el Rey las naves de los particulares a los dueños para las necesidades públicas. Y si para evitarlo las excusaren, y substrajeren de ellas su nombre, y pusieren insignia o título ajeno, son confiscadas [...]. Y si las toma por compra, o cambio, les ha de dar lo equivalente en su recompensa. Y tomándolas por flete le ha de pagar [...].⁷⁸

Por lo común, al embargarse un navío para utilizarlo como de armada era necesario determinar su porte. El procedimiento para obtenerlo se conoce como *arqueo*. El monto de la retribución que recibiría el dueño por su navío sería calculado en función del número de toneladas que tuviera de porte.

Los cálculos para determinar el tonelaje de las naos se hacían estimando el número de pipas que podían transportar. Hasta que, a partir de mediados del siglo XVI, se introdujeron procedimientos geométricos para efectuarlo.⁷⁹ Entre los nuevos procedimientos existentes, destaca el propuesto por Cristóbal Barros en 1570.⁸⁰ Su relevancia radicaba en que el porte resultante de su aplicación solía

76 L. García Fuentes (1980), pp. 201-202.

77 Además de la compra y la toma a sueldo, se utilizó una tercera variante. Se trata del concierto. Éste consistía en que, en lugar de tomarse una nave por un sueldo determinado durante un lapso indeterminado, el dueño de la nave pactaba con la administración de la avería o la Hacienda Real la entrada en servicio de su embarcación por un precio fijo.

78 J. Hevia Bolaños (1797), t. 2, III, II, p. 5.

79 J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 169.

80 *Ibidem*, pp. 171 y ss.

ser menor al que resultaba del uso de otros métodos. Su aplicación fue muy bien recibida por la Real Hacienda en tanto que permitía disminuir el monto de los sueldos que debían pagarse por el flete de las embarcaciones.⁸¹ En seguimiento de esa fórmula, en 1590 se expide una cédula por la que se establece la forma en que debían obtenerse las medidas de las proporciones principales de las naos, para efectos de la determinación de su porte.⁸²

La búsqueda de un mejor método para obtener el arqueo de las naos seguirá siendo una cuestión muy tratada el siglo siguiente. Las ordenanzas de 1607 contienen reglamentación al respecto. Pero no será hasta 1613 cuando se dicten reglas específicas. Las nuevas disposiciones, además de derogar expresamente todos los métodos precedentes, establecen tres modos para determinar el porte de las embarcaciones.⁸³ Su vigencia será confirmada un año más tarde.⁸⁴

En 1618 se decide abandonar los nuevos métodos para regresar al sistema creado por Cristóbal Barros.⁸⁵ Finalmente, en 1633, las Ordenanzas para el Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano retoman uno de los métodos propuestos por las reglas de 1613. Ese mismo año se expiden ordenanzas al respecto.⁸⁶ El *arqueo* de las embarcaciones españolas ya no se verá modificado hasta mediados del siglo siguiente.⁸⁷

El precio pagado por tonelada de sueldo a los dueños de las naos embargadas por lo regular era determinado por el presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación. No obstante, hay periodos en los que rigió algún arancel.⁸⁸ En todo caso, el servicio en la Carrera de Indias se encontraba separado del servicio en cualquier otro sector. Así lo demuestran las Ordenanzas de 1618, al establecer un arancel de nueve reales por tonelada para los navíos que sirvieran en el mar océano o en el Mediterráneo, dejando la tasación de los de la Carrera a los de la Casa de Contratación.⁸⁹

81 *Ibidem*, II, p. 25.

82 La cédula únicamente proporciona instrucciones para obtener la manga, el puntal y la eslora. R. C. de 20-VIII-1590, y otra de 1591. Recop. L.P., 3, XV, p. 15.

83 Ordenanzas de Arqueo de 19-X-1613, en Ordenanzas de la Casa de Contratación (1647).

84 Treinta de junio de 1614. Recop. L. P., 3, XV, p. 16. Recop., 9, XXVIII, p. 25.

85 J. Martínez-Hidalgo (1991), p. 123.

86 Diecinueve de octubre de 1633.

87 J. Martínez-Hidalgo (1991), p. 125.

88 En 1554 se había ofrecido a los dueños de las naos el pago de ciento treinta maravedíes por tonelada al mes. Pero a consecuencia de sus alegatos, se aumenta la tarifa quedando en ciento setenta maravedíes (13-III-1554, Indif., 1,965, 12, 148v.-149). Una cédula de 1594 determina que se pagaría a razón de seis reales y medio (doscientos veintiún maravedíes) por tonelada (Encinas, III, p. 166). Veitia afirma que, a partir de 1642, se establece una cuota fija. J. Veitia (1671) II, IV, p. 40, y XIV, p. 7.

89 Capítulo 105, Ordenanzas de 1618.

Como el *arqueo* era la base para determinar los pagos que habrían de realizarse por el flete del navío, su determinación siempre podía dar lugar a la comisión de fraudes. Una carta real fechada en 1554 alerta sobre esta posibilidad.⁹⁰ Por ese entonces, el *arqueo* era calculado por “arrumadores”, quienes levantaban un acta del procedimiento en la que se expresaba la forma en la que habían efectuado los cálculos.⁹¹ Las reglas de 1613 obligan a los constructores y a funcionarios de las zonas en donde se efectuaban las fábricas a informar al Consejo de Guerra sobre la medida de las dimensiones principales de los cascos ahí construidos. De esta manera, cuando se requería calcular el porte de algún navío, se acudía a dichas medidas. En el primer tercio del siglo XVII, la Casa incorpora a su plantilla a un funcionario especializado en calcular *arqueos*.⁹²

En muchas ocasiones, el embargo de un navío representaba la ruina para su dueño, puesto que no sólo se les privaba de su casco, sino que también los sueldos que se les debían pagar por el uso de la nave solían retrasarse. Además de estos inconvenientes, el monto de los sueldos recibidos por la toma de la embarcación se redujo considerablemente. Las razones de esto se debían principalmente a dos motivos. En primer lugar, la reglamentación introducida a principios del siglo XVII para la fábrica de bajeles daba como resultado naves de igual costo, pero de menor capacidad de porte. En segundo lugar, los métodos de *arqueo* introducidos por Cristóbal Barros redujeron considerablemente los portes. Por esos años, Tomé Cano no duda en afirmar que fabricar un navío en esas circunstancias era la ruina segura.⁹³

Por lo general, los dueños optaban por esconder sus navíos cuando se preparaba una flota o armada para las Indias o simplemente construir bajeles de un tonelaje inferior al buscado o con proporciones poco convenientes. Cuando el embargo era inevitable o ya se había trabado, solían desamparar sus naves, para no perder más dinero. Una cédula dirigida a los oficiales de la Casa les encarece la necesidad de tasar y pagar los sueldos de las naves lo antes posible a fin de evitar dicho fenómeno.⁹⁴

La Corona reconoce desde temprana época los inconvenientes que el embargo acarrea a los dueños de los navíos. En 1525, se expedía una cédula a los diputados de las averías ordenándoles que procuraran que los navíos que tomaran para armada fuera con el acuerdo de sus dueños y causándoles el menor daño

90 Copulata, 7, XIII, p. 31.

91 J. L. Rubio Serrano (1991) I, p. 166.

92 R. C. de 27-I-1620 y otra en Recop. L.P., 3, XV, p. 14. Recop., 9, XXVIII, p. 24. “Haya arqueador y medidor de naves en la Casa, sueldo veinte escudos al mes a cargo de la avería”.

93 Citado por J. L. Rubio Serrano (1991) II, p. 45.

94 R. C. de 15-X-1601. Recop. L.P., 3, XV, p. 13. Recop., 9, XXVIII, p. 26.

posible.⁹⁵ Más adelante se dictarán medidas destinadas a proteger directamente a los fabricantes. Tal es el caso de la cédula por la que se dispone que a los constructores de navíos que explotaran sus propios bajeles no se les podía embargar la nave durante los tres primeros años posteriores a su botadura.⁹⁶

No obstante, también hubo quien se benefició del sistema. Tal es el caso de algunos capitanes generales y almirantes de armadas y flotas. Así, por ejemplo, Francisco Díaz de Pimienta solía construir galeones mediante contratos con la Corona, en donde, además de recibir ciertos incentivos para la fábrica, mantenía la propiedad de los cascos. A cambio, se obligaba a ponerlos al servicio de la Carrera bajo un sueldo específico. También en estos casos, el pago del sueldo podía retrasarse, pero la posición de estos fabricantes les permitía hacer libramientos de lo que se les adeudaba en sus propias personas. Así lo hizo Díaz de Pimienta en 1643, aprovechando que ostentaba el cargo de general de la Armada.⁹⁷

Una vez embargados los navíos, correspondía a sus dueños entregar los “estancos de quilla, y costados; y con toda la calafatería y carpintería”.⁹⁸ Los gastos necesarios para adaptarlo para que sirviera de armada serían a cargo de la avería, salvo que la embarcación hubiera entrado al servicio por concierto. En ese caso, los gastos habrían de ser pagados por el dueño.⁹⁹

En todo caso, los dueños de las embarcaciones que entraran al servicio de la Corona o de la avería tenían prohibido ingresar mercancías en ellas.¹⁰⁰

E. *Puesta a punto*¹⁰¹

Una vez determinados los navíos que serían utilizados como de armada en la travesía, se establecía la forma en que serían aprestados. Por lo regular, estas tareas podían realizarse por cuenta de los dueños o cabos de cada una de las naves, por asiento con particulares, por el organismo o el particular que estuviera administrando la avería o por la propia Casa de Contratación utilizando fondos de la avería o de la Hacienda Real, según fuera el caso.

95 Abril de 1525. Copulata, 7, XIII, p. 30.

96 R. C. de 25-II-1597 y otra. Recop. L.P., 3, XV, p. 12. Recop., 9, XXVIII, p. 3.

97 F. Serrano Mangas (1992), p. 77.

98 R. C. de 19-VII-1557, y otra. Sumarios, 3, XII, p. 15.

99 R. C. de 19-VII-1557, y otras. Recop. L.P., 3, XVII, p. 21. Recop., 9, XXX, p. 27, y R. C. de 19-VII-1608. Recop. L.P., 3, XV, p. 11. Recop., 9, XXVIII, p. 27.

100 Febrero de 1559. Copulata, 7, XIII, p. 34.

101 Para la elaboración del presente apartado hemos utilizado principalmente J. Veitia (1671) I, XXII y XXIII.

El apresto de una nave implicaba la compra de materiales y la ejecución de reparaciones necesarias para dejarla en condiciones de hacerse a la vela. Entre las reparaciones más comunes figura la carena, consistente en “componer, recorrer y calafatear el casco de un navío, renovando todo lo podrido”. Puede decirse que la carena implicaba una reparación de fondo. Un trabajo de restauración más ligero era el llamado “dar de lado” en el que únicamente se limpiaban “los costados superficialmente, sin calafatear”.¹⁰² El apresto de una embarcación para un viaje de ultramar necesariamente requería de la carena, cuya duración solía ser de unos cuarenta días y en la que intervenían hasta noventa personas.¹⁰³

En el siglo XVI, era común que los aprestos y carenas de las capitanas y almirantas de las flotas se realizaran por cuenta de sus dueños. Para ello, solían pedir un adelanto del sueldo que percibirían por su nao en el viaje.¹⁰⁴ A mediados de la siguiente centuria ocurrirá un fenómeno semejante. Sólo que esta vez, los dueños de las naos ofrecían préstamos para sus propios aderezos con la condición de que sus naos fueran elegidas como de armada y ellos ocuparan el mando.

Al empezar a suscribirse los asientos de la avería en la última década de la centuria, los administradores de dicho gravamen adquieren la iniciativa para planear la ejecución de las carenas y los aprestos. En los periodos en los que no había asiento vigente o el acuerdo no incluía a las capitanas y almirantas, eran los funcionarios de la Casa quienes se hacían cargo de estas labores.

El funcionario encargado tradicionalmente de la compra y provisión de bastimentos y pertrechos para las embarcaciones de la Carrera era el factor juez oficial de la Casa de la Contratación de Sevilla.¹⁰⁵ De esta manera, cuando la intervención de la Casa era necesaria para el apresto de armadas o flotas, los jueces oficiales en pleno acordaban las compras y gastos que serían necesarios realizar, y autorizaban al factor para disponer de los caudales de la avería o, en su caso, de la Hacienda Real, para pagar mediante libramientos semanales. A fines de 1587 encontramos a Antonio de Guevara, consejero de Hacienda, colaborando con el presidente y jueces oficiales en el despacho de una Armada

102 F. Serrano Mangas (1992), p. 165.

103 *Idem*.

104 Ejecutoria de 28-XI-1589. Encinas, II, pp. 372-378.

105 1554, Copulata, 7, XIII, p. 37. J. Veitia (1671) I, XIII, p. 3. Desde la fundación de la Casa, se había acostumbrado que los tres oficiales libran al factor las sumas necesarias para hacer las compras y pagar los sueldos ante el escribano de la Casa. C.M.F.N., XXI, p. 112. No obstante, una cédula de 30 de diciembre de 1566 ordena que no vaya a visitar y despachar las armadas el mismo oficial que hubiere tenido a su cargo la compra y provisión de bastimentos y otras cosas necesarias para la armada. Indif., 1,967, 16, 141-141v. Lo cual nos lleva a pensar que el factor no era siempre el encargado del aprovisionamiento.

a cargo de la Real Hacienda.¹⁰⁶ Guevara se encargó del aprovisionamiento de la formación y posteriormente acudió a Sanlúcar a su despacho.¹⁰⁷ Pero no será hasta que la Armada de la Guarda de la Carrera sea puesta a cargo de la avería cuando se cree una plaza de proveedor general dedicada exclusivamente al abastecimiento de la misma.¹⁰⁸ El proveedor será, pues, un funcionario de la avería. Consecuentemente, el factor quedaba liberado de la responsabilidad de abastecer dicha Armada. En 1609, se aumentan las funciones del cargo al ser nombrado Diego Canales proveedor de la Armada de la Carrera de las Indias, capitanas y almirantas de flotas y de los demás navíos que fueren a la provincia de Honduras y demás partes de Indias.¹⁰⁹

El título de proveedor de armadas de Indias dado a Pedro Rodríguez de Herrera en 1596 nos permite conocer algunas de las funciones de este oficio. En primer lugar, debía encargarse de que los navíos embargados para ser utilizados en la Armada fueran reparados, carenados y aparejados de acuerdo con las necesidades que exigiera la travesía a la que fueren a ser destinados. Para tal efecto, sería él quien estaría encargado de obtener y pagar los materiales, mano de obra y, en general, todos los géneros que se adquiriesen. Asimismo, le correspondía proveer el trigo, harina, bizcocho, vino, carne y demás bastimentos para el viaje, estando facultado para embargar dichos mantenimientos en caso necesario. Podía tomar carros y carretas, bestias de carga, lonjas y almacenes,

¹⁰⁶ Originalmente, se pensaba que dicha formación se dirigiría a las Indias a recoger la plata de ese año, pero finalmente se ordenó que se encaminara a Lisboa para integrarla a La Invencible.

¹⁰⁷ J. Veitia (1671) I, XXII, pp. 1 y 2. Veitia afirma que en 1588 se le nombró proveedor general, considerándolo el primero en ocupar dicho cargo en la Carrera. Por nuestra parte, hemos encontrado documentos en los que aparece Antonio de Guevara como proveedor general de Andalucía desde 1587, y más tarde, en ese mismo año, proveedor general de las galeras y armadas. Por ese tiempo, Guevara no sólo se encargaba de proveer a la Armada de galeones que se aprestaba en Sevilla, sino que también intervenía en el envío de provisiones a Lisboa y otras plazas. En esos meses, Francisco Duarte, juez oficial factor y teóricamente el responsable de la provisión de las armadas en la Casa, servía como proveedor general en Portugal. Ello nos permite pensar que Guevara sustituía a Duarte en algunas de sus labores como factor. Es decir, en la provisión de las armadas. Documentos 3,234, 3,338, 3,377 y 3,861, J. Calvar (1993). Por otra parte, una cédula de 6 de abril de 1552 dirigida a los oficiales de la Contratación menciona cómo Francisco Duarte (padre), por ese entonces juez oficial factor, tenía el oficio de proveedor y comisario general de las armadas y ejércitos de Su Majestad. De su contenido se desprende que la función de proveer armadas era anexa al cargo de factor y no exclusiva de las formaciones de la Carrera. Lo sucedido con Guevara es semejante, sólo que en su caso no es oficial factor. Por lo tanto, estimamos que ninguno de ellos puede considerarse un funcionario exclusivo de alguna formación indiana o de la Carrera en general.

¹⁰⁸ Se trata de la Armada que se constituye por virtud del asiento de la avería celebrado con el Consulado de Sevilla en 1591. El primer proveedor fue Cristóbal Barros.

¹⁰⁹ Nombramiento de 2-IV-1609 en C.M.F.N., XXIII, 354. De hecho, el aumento de las funciones tuvo lugar el año anterior, con motivo de la suscripción del nuevo asiento de la avería.

pagando los alquileres respectivos. Los bienes adquiridos debían ser entregados al tenedor de bastimentos. Tenía facultad para tomar muestras a los oficiales y gente de mar. Para asistirlo, nombraría comisarios, alguaciles y otros oficiales con vara de justicia. Contaba con jurisdicción civil y criminal para conocer de las causas surgidas con motivo del desempeño de sus funciones. Su salario sería de mil doscientos ducados al año a cargo de la avería.¹¹⁰ En el desempeño de sus labores, en general, debía contar con la intervención del contador de la armada. Jerárquicamente, se situaba arriba del veedor de las armadas y flotas. En el caso de los aprestos y otros trabajos de reparación de navíos, contaba con autorización para designar un superintendente de la maestranza y a los capataces de las obras.¹¹¹

Con la implantación del proveedor de la armada, se buscaba contar con un funcionario especializado en el apresto de embarcaciones. La fe en el cargo llegó a ser tal que en 1598 no se duda en ordenar que los jueces oficiales consulten al proveedor cuando se ocuparan de asuntos relacionados con aprestos distintos a los que eran competencia de dicho funcionario.¹¹² Sin embargo, la realidad fue otra. Hacia 1615 se dispuso que la provisión de las armadas se hiciera por acuerdos en la Casa de Contratación.¹¹³ Es decir, a la vieja usanza. La falta de calidad de los bastimentos y pertrechos y los altos costos enfrentados por la avería terminaron por minar la confianza en la labor del proveedor.

A principios del siglo XVII, la Junta de Guerra de Indias, inspirada en la figura del superintendente de la maestranza, proponía la creación del cargo de capitán de la maestranza y superintendente general. La propuesta es desechada por estimarse que no había suficiente trabajo en la Armada de Indias como para la creación de un cargo tan especializado.¹¹⁴ A pesar de ello, Veitia Linaje refiere que en 1615 alguien lo ocupó por algún tiempo. Su instauración definitiva no será hasta mediados de siglo, cuando, a raíz de la negativa del comercio organizado de continuar con el sistema de asientos de la avería para el despacho de las flotas y armadas de la Carrera, la Casa retoma la función.

Las responsabilidades del capitán de la maestranza se iniciaban desde el momento en que se escogían las embarcaciones que serían utilizadas para el viaje. A él correspondía elaborar un informe de los trabajos que requerían para su puesta a punto. Dicho informe se entregaba al proveedor a fin de que proporcionara los

110 Título de proveedor de armadas de Indias a Pedro Rodríguez de Herrera de 25-V-1596. C.M.F.N., XII, p. 412.

111 Reales cédulas de 1-XI-1609, 18-III-1618 y otras. Recop. L.P., 3, III, pp. 24 y 26.

112 R. C. de 28-IX-1598. Recop. L.P., 3, III, 2. Recop., 9, XVII, p. 7.

113 R. C. de 20-III-1615. Recop. L.P., 3, III, 1. Recop., 9, XVII, p. 1.

114 La idea consistía en crear un cargo permanente que sustituiría a la persona que el proveedor nombraba durante los aprestos. Consulta de 30-VIII-1611, Indif., 1,867.

materiales requeridos. Durante las obras, cumplía principalmente labores de inspección.¹¹⁵

En las labores participan también los maestros mayores de carpintería y calafatería. Al igual que el superintendente, los sujetos que ocupaban estos oficios en un principio fueron nombrados por el proveedor. Más adelante su designación se realizó por real provisión. Para el cargo eran escogidos los oficiales más afamados en sus respectivas especialidades. Su función consistía en supervisar los trabajos en general, poniendo especial atención en las faenas que revistieran mayor importancia. Eran responsables directos de los defectos que pudieran tener las obras hechas bajo su supervisión, teniendo que pagar los daños resultantes y una multa adicional.¹¹⁶

Con motivo de la falta de navíos y de la escasez de numerario para efectuar los aprestos de las formaciones indianas, a mediados del siglo XVII se opta por celebrar contratos con los capitanes de las naos de armada que irían en el convoy, para que éstos se encargaran de ello.¹¹⁷ La celebración del contrato garantizaba a los capitanes la plaza en el viaje, además de un sueldo proveniente de la avería. A cambio, se obligaban a financiar el costo de los aprestos de la nao cuyo mando se les prometía. La inversión les sería pagada en las Indias. Las modalidades de estos contratos variaban en función de quien fuera el propietario del bajel, toda vez que también se pagaba un sueldo por el flete del mismo. En ocasiones, se llegó a presentarse el caso de que un particular se obligaba a carenar un navío propiedad de la Hacienda Real. Consecuentemente, la avería pagaría al particular el costo del apresto y al tesoro, el flete.

La variedad de formas existentes para disponer la carena de una embarcación de la Carrera permitía a los contemporáneos comparar las bondades de unas sobre otras. Veitia Linaje no fue inmune a esta tentación. En su opinión, las carenas hechas por funcionarios de la Carrera superaban las efectuadas por particulares. Fundamentaba su afirmación en lo sucedido en 1658, cuando de los doce galeones que salieron, sólo se habían perdido los cuatro que habían sido aderezados por particulares.¹¹⁸

115 Entre sus responsabilidades estaban las de vigilar que los materiales fueran entregados al personal para que pudiera trabajar. Que en el momento de pagar jornales se pagara sólo a aquéllos que hubieran trabajado. Que los materiales empleados fueran de buena calidad y no se desperdiciaran. Que las obras fueran con la fortaleza y calidad necesarias. Que cada maestro recibiera los útiles y materiales necesarios para trabajar en el galeón que le estuviera asignado. Siendo la carena por cuenta de cabos y asentistas tenía la obligación de acudir a ver que se hicieran bien.

116 J. Veitia (1671) I, XXIII, 14. R. C. de 21-VI-1624. Recop. L.P., 3, XV, p. 1.

117 F. Serrano Mangas (1989), p. 240.

118 J. Veitia (1671) I, XXIII, p. 5.

Una vez establecida la forma en la que los aprestos serían hechos, todavía quedaba por dilucidar un problema cuyas raíces se remontaban hasta los inicios de la Carrera. Se trataba de la permanente escasez de la mano de obra especializada en este tipo de labores. Los oficiales existentes, conscientes de esa situación, solían aprovechar cualquier circunstancia para exigir el pago de jornales más altos. Ya en 1511, los jueces oficiales de la Casa recibían instrucciones indicándoles que apremiaran a los oficiales para que acudieran a las labores de aderezo de las naos, pagándoles el jornal habitual.¹¹⁹ La situación en Indias no era mejor. Idénticas disposiciones se dictaron para aquellos puertos.¹²⁰

El apresto podía llegar a ser tan elevado que a veces era más barato comprar un bajel nuevo que preparar uno viejo. Algunas de las causas de semejante fenómeno se encuentran en el monopolio de los pertrechos y el “exclusivismo” de la mano de obra especializada.¹²¹

II. PASAJEROS Y CARGA

La presencia de carga y pasajeros en navíos destinados a la protección de las formaciones de la Carrera era frecuente en la primera mitad del siglo XVI. Las soluciones aportadas hasta esos días únicamente habían limitado la carga que sería portada por la embarcación designada como de escolta, a fin de instalar en ella una mayor cantidad de piezas de artillería.¹²² De esta manera, los navíos de escolta tenían un carácter mixto, puesto que combinaban el porte de carga con una capacidad de fuego superior al promedio. No obstante, la realidad era otra. Las embarcaciones reforzadas eran cargadas excesivamente, con lo cual su capacidad de combate se veía seriamente afectada.

La primera disposición que ordena la inclusión de un navío dentro de la flota desembarazado de carga y dispuesto específicamente para el combate aparece en 1565.¹²³ Se trataba de la incorporación de una embarcación de trescientas toneladas

¹¹⁹ Veintiséis de septiembre de 1511, Copulata, 7, X, 7, y Recop. L.P., 3, XVIII, p. 5. Recop., 9, XXXII, p. 5.

¹²⁰ R. C. de 17-XI-1607, y otra. Recop. L.P., 3, XVIII, p. 6. Recop., 9, XXXII, p. 6.

¹²¹ F. Serrano Mangas (1992), p. 166. Sobre la escasez de mano de obra especializada y su alto precio, J. Veitia (1671) I, XXIII, p. 9: “alguna vez costó más que ganan todos [a sueldo] el apresto de un sólo navío”. C.M.F.N., XXIV, 35. Otra alusión en C.M.F.N., XXIV, 15v.

¹²² Desde las ordenanzas de 1543 se había venido practicando esto cada vez que se estimaba que existían posibilidades de agresión. En 1561, se dispuso que capitana y almiranta recibieran cien toneladas menos.

¹²³ Nos referimos a una disposición con efectos generales, puesto que la idea de llevar navíos de armada sin mercancías ya había sido practicada. R. C. al doctor Vázquez y jueces oficiales para

a cada convoy. Navegaría libre de toda mercancía, fuertemente armada y con la presencia de ciento veinte soldados a bordo. Además de la protección que se esperaba de ella, se pensó que sus bodegas vacías podían servir como espacio de reserva para acudir en ayuda de cualquier nave que así lo necesitara.¹²⁴ Surge así una capitana totalmente de armada. En octubre del año siguiente, se decide ampliar dicha medida a fin de que la almiranta también navegase libre de carga.¹²⁵ La normatividad posterior en esta materia se limitará a recordar constantemente la prohibición de cargar mercancías en estos bajeles.¹²⁶ Posteriormente, la prohibición también afectó a los galeones de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias.¹²⁷

Las penas por el incumplimiento de las prohibiciones de carga afectaban tanto al cargador como al transportista. El perdimiento de las mercancías halladas en las naos de armada no era la única sanción contemplada. Algunas rebasaban el ámbito pecuniario, que incluían condenas a galeras, destierros e inhabilitaciones para ejercer el comercio en la Carrera.

A pesar de las medidas existentes, el transporte de mercancías en embarcaciones de armada fue un fenómeno común. Ni siquiera intentos tan específicos como el de nombrar un funcionario de rango medio encargado de vigilar que durante el despacho no se embarcaran más bastimentos y pertrechos de los estrictamente necesarios obtuvieron resultados.¹²⁸

La prohibición general de carga tenía algunas excepciones. Sabemos que en 1573 existía una tarifa el cobro de fletes en capitanas y almirantas: treinta

que las dos naos que se han de armar a costa de averías no se carguen con mercancías. Originalmente se había permitido cargarlos. Ordenan que se descarguen para que pudieran pelear mejor. 21-VIII-1557, Indif., 1,965, 13, 393v.-394v.

¹²⁴ R. C. a jueces oficiales, 19-I-1565. Encinas, IV, p. 141. Esto es por lo que respecta a los navíos a sueldo de la avería, puesto que los que iban por cuenta de la Real Hacienda se entendía que debían ir libres de toda mercancía. R. C. a jueces oficiales, 2-VIII-1549, Indif., 1,964, 11, 266-267.

¹²⁵ C. H. Haring (1939), p. 261.

¹²⁶ Capítulo 67, Instrucción de 1573, capítulo 22, Ordenanzas de 1591, capítulo 22, Instrucción de 1674.

¹²⁷ En las negociaciones para la suscripción del asiento de 1591 el Consulado solicita que se prohíba a las naos de armada llevar oro y plata para que pudieran pelear sin temor a perder el valioso cargamento y no rehuyeran el combate. Aunque admiten que, habiendo orden del rey, las naos podrían cargar dichos metales siempre que los maestros dieran fianzas suficientes. Capítulo 15, C.M.F.N., XXIII, 420-420v. R. C. de 1-VII-1598 y otra. Recop. L.P., 3, XXII, p. 20. Recop., 9, XXXIV, p. 1.

¹²⁸ En 1619, se ordena al presidente y jueces oficiales que designen a “una persona de gran confianza oficial, si pudiere ser de la dicha Casa o juez letrado”. Recop. L. P., 3, XXII, p. 23. Recop., 9, XXXIV, p. 4.

ducados por tonelada y cuatro de averías.¹²⁹ En todo caso, las naos solían llevar azogue y otros productos pertenecientes a la Hacienda Real.

Los navíos de armada, de acuerdo con las disposiciones vigentes, debían contar con un amplio espacio libre en sus bodegas. A esto se aunaba el alto costo que implicaba sostener una embarcación de semejantes características. Éstas son algunas de las circunstancias que llevaron a los funcionarios reales a considerar la posibilidad de permitir el transporte de mercancías en bajeles de armada bajo parámetros muy estrictos. En un principio, se propuso sustituir el lastre que comúnmente llevaban estas naves, por mercancías. La Instrucción de 1597 ya incorpora esta posibilidad, limitándola a la idoneidad de las mercancías para cumplir las funciones del lastre ordinario y sometiendo la aprobación de su carga a la potestad del general, almirante, piloto mayor y maestro de la nao.¹³⁰

El problema del espacio libre dentro de las naos de armada se mantendrá vigente constantemente merced a la presencia del contrabando. De esta manera, el espacio que se pensaba reservar para facilitar las maniobras militares en un eventual combate, sacrificando su valor en fletes, era utilizado para portear contrabando. En 1608, el Consulado propone que la Armada llevara carga de registro para que ésta ocupara el espacio en el que normalmente iba el contrabando. La idea no será puesta en práctica hasta 1614 en que se despachó lo que ha venido conociéndose como la “*galiflota*”. Las valoraciones de esta experiencia fueron por demás dispares. El viaje se completó en menos de un año, pero se registró un naufragio, y otras embarcaciones llegaron en malas condiciones. La Corona finalmente optará por desecharla, ordenando que, para el siguiente año, saliera una Armada normal. Es decir, sin carga.¹³¹ La experiencia tratará de repetirse en 1636, 1638 y 1643.

En el tornaviaje la situación era distinta. La avidez por transportar la mayor cantidad posible de mercancías se transformaba en la búsqueda del navío ideal para el transporte y custodia de los metales preciosos adquiridos. En estos casos, los bajeles de armada resultaban ser los más apropiados para el desempeño de semejante misión. En general, los funcionarios reales así parecieron entenderlo. De esta manera, las embarcaciones de armada de las formaciones indianas se encargaban de portar una buena parte de los tesoros.¹³²

Sobre las dificultades que implicaba llevar el tesoro, el almirante Martín de Vallecilla expresaba que “[...] la carga de la plata, que es la peor de todas y que

129 C.D.I.U., 14, 272.

130 Capítulo 94.

131 En C.M.F.N., XXIV, 472 y ss. hay abundante información al respecto.

132 Capítulo 41, Instrucción de 1573, y capítulo 56, Instrucción 1674.

más hace trabajar y abrir los navíos”, por lo que recomendaba el empleo de galeones para dicha labor.¹³³

Además de los metales preciosos, los navíos de armada recibían en sus bodegas añil, cochinilla y seda, entre otras mercancías de las consideradas preciosas. En un principio, la madera de los bosques cubanos no entró en esta categoría.¹³⁴ Sin embargo, algunos años más tarde se permite su porte en naos de armada en sustitución del lastre ordinario.¹³⁵ Todas estas mercancías pueden considerarse como carga ordinaria dentro de las armadas. De hecho, parece que llegaron a dictarse medidas que obligaban a los mercaderes a cargar este tipo de géneros en navíos de armada, toda vez que en 1693 una cédula permite que el transporte de añil y grana pueda hacerse en naos mercantes de la flota sin obligar a los comerciantes a hacerlo en la capitana y almiranta.¹³⁶

Bajo la denominación de “carga extraordinaria” hemos de encasillar a toda aquella resultante de las permisiones otorgadas por la Corona para la obtención de fondos para partidas determinadas con antelación. Desde finales del siglo XVI, la idea de permitir el ingreso de un tonelaje limitado de mercancías en las embarcaciones de armada empieza a rondar por la cabeza de los funcionarios reales. La Instrucción a generales de 1597 recoge esta posibilidad, declarando que los únicos organismos facultados para autorizarlo serían el Consejo de Indias o el presidente y jueces oficiales de la Casa. Las mercancías embarcadas de esa manera serían registradas en la misma forma en que se hacía con aquéllas que irían en naos mercantes.¹³⁷ El proceso de descarga de estas mercancías, dada su excepcional condición, se encontraba estrictamente reglamentado. El general informaba a los oficiales reales del puerto sobre la permisión existente y su cantidad. Juntos concertarían una fecha de desembarco a fin de que ambas autoridades estuvieran presentes.¹³⁸ Las condiciones en que la permisión era viable se reglamentan a partir de 1613. Ésta será autorizada una vez que se compruebe que los soldados que habían de embarcarse ya estuvieran acomodados, así como los bastimentos, pertrechos, armas y municiones. También había de verificarse que quedara espacio para maniobrar y pelear. De ser el caso, se podía otorgar la licencia, entendiéndose que las cubiertas del navío debían ir libres de cualquier estorbo.¹³⁹

133 Parecer de Martín de Vallecilla, 2-XI-1614. C.M.F.N., XXIV, 501.

134 R. C. de 22-V-1616. Recop. L.P., 3, XXII, p. 32. Recop., 9, XXXIV, p. 13.

135 R. C. de 9-IX-1634. Recop. L.P., 3, XXII, p. 33.

136 R. C. de 4-IX-1693, Contrat., 5,093, 2, 102.

137 Capítulo 95.

138 Capítulo 96.

139 R. C. de 22-XI-1613 y R. C. de 30-XII-1613. Recop. L.P., 3, XXII, 36. Recop., 9, XXXIV, p. 9.

Hacia 1674 se hallaban vigentes permisiones para la carga de hasta cuatrocientas toneladas de ropa en la flota de Nueva España y treinta pipas de vino en cada galeón de la Armada. Su propósito era obtener fondos para la fábrica de galeones. Los tripulantes también tenían la posibilidad de embarcar alguna cantidad de vino para su beneficio personal.¹⁴⁰

El general y los ministros de las flotas y armadas debían acudir junto con las autoridades del puerto de llegada a la descarga de las embarcaciones de sus formaciones a fin de encargarse de que ésta se hiciera con el máximo orden y que no se trajera contrabando.¹⁴¹ Al poco tiempo, la obligación de vigilar termina por convertirse en una responsabilidad por omisión o negligencia de los generales y sus ministros, culpándoseles de desconocer que en la formación a su cargo existen cargamentos sin registrar.¹⁴²

El transporte de pasajeros en los navíos de armada estaba sujeto a la misma condición que la carga. Es decir, a que hubiera lugar de sobra en la embarcación. Su autorización para embarcar debía ser otorgada por el general, quien debía preferir a aquéllos que estuvieran destinados a ocupar algún cargo en la administración indiana. Asimismo, a él correspondía repartir a los pasajeros en las naves de su formación. En el tornaviaje, los pasajeros podrían ir en el galeón en donde habían embarcado sus caudales siempre que fueran capaces de pelear. De lo contrario, su presencia en esa embarcación estaría sujeta a la existencia de espacio de sobra.¹⁴³ Al igual que en el caso de la carga, los generales y sus ministros debían evitar que en su formación hubiera pasajeros fuera de registro o sin licencia.¹⁴⁴

Los pasajeros en general se veían obligados a satisfacer una serie de requisitos con motivo de su embarque. Debían jurar ante el general que no se quedarían en un puerto distinto al de su destino ni sacarían ninguna mercancía sin permiso de los oficiales del puerto en donde se aportare.¹⁴⁵ Hecho el juramento, se comprobaba que el pasajero llevara arcabuz o ballesta, así como provisiones suficientes para la travesía, toda vez que estaba prohibido a los maestros de raciones (de nao de armada) dar de comer a los pasajeros.¹⁴⁶

140 Capítulo 22, Instrucción de 1674.

141 Capítulo 43, Instrucción de 1597.

142 R. C. de 25-II-1618. Recop. L.P., 3, XXII, p. 19.

143 Reales cédulas de 12-VI-1598, 18-II-1609 e Instrucción de 1628. Recop. L.P., 3, I, pp. 22, 25 y 106. Recop., 9, XV, p. 102.

144 Capítulo 10, Instrucción de 1597.

145 Capítulo 61, Instrucción de 1573, y capítulo 92, Instrucción de 1597.

146 Capítulo 13, Instrucción de 1573, capítulo 11, Instrucción de 1597 y R. C. de 27-III-1628. Recop. L.P., 3, I, p. 9. Recop., 9, XV, p. 16.

III. ARMAS, BASTIMENTOS Y PERTRECHOS

La reglamentación sobre las armas, bastimentos y pertrechos que debían ser embarcados en cualquier nave que pretendiera hacer el viaje a las Indias es muy temprana. Las ordenanzas de la Casa de 1510 prescriben que toda embarcación que navegara rumbo a las Indias debía llevar mantenimientos para ochenta días.¹⁴⁷ Un año antes, se había instruido al visitador que residía en Cádiz para que vigilara que los navíos que de ahí salieran fueran bien artillados y tripulados.¹⁴⁸ Las ordenanzas de 1522 disponen un aumento de la capacidad defensiva e inician la regulación de los bastimentos y pertrechos. Al efecto, establecen que una nao de cien toneles debía llevar cuatro tiros de hierro gruesos, dieciséis pasavolantes, ocho por banda. Munición para todos, así como moldes y plomo. Dos quintales de pólvora, diez ballestas, ocho docenas de dardos, cuatro docenas de lanzas arrojadizas y ocho de las largas. Prohibían la venta de pertrechos, armas y municiones en Indias.

En 1534, las carencias existentes en las embarcaciones de la Carrera vuelven a ser resaltadas, y los esfuerzos por corregirlas continúan. Las principales preocupaciones son la sobrecarga, la falta de mantenimientos y los ataques de corsarios.¹⁴⁹ Un año más tarde serían reformadas, a fin de precisar los aspectos que no habían quedado claros de las anteriores.¹⁵⁰

La siguiente iniciativa aparece en 1550 y se modifica en 1552. Sus disposiciones prescriben el número de piezas y tripulantes que debían ir a bordo de las naos en función de su porte.¹⁵¹ El porte de dichas naos iba de los cien a los trescientos veinte toneles. Al efecto se dividían en tres categorías. Estas disposiciones permanecerán vigentes durante toda la etapa que nos ocupa. El caso de los navíos cuyo porte fuera superior al regulado fue resuelto en 1562, al disponerse que sus tripulaciones y armamento debían incrementarse de forma proporcional a su tamaño, tomando en cuenta lo dispuesto para las existentes.¹⁵²

¹⁴⁷ Capítulo 11.

¹⁴⁸ En la Instrucción se menciona el número y tipo de piezas de artillería, así como los marineros estimados necesarios para una embarcación de cien toneles. Instrucción al visitador de Cádiz, mayo de 1509. Copulata, 7, XI, 8 y ss.

¹⁴⁹ Proemio de las Ordenanzas de 1534.

¹⁵⁰ Ordenanzas de 20-VIII-1535, Indif., 1,961, 3, 327v.-329v.

¹⁵¹ Ordenanzas del porte, gente, armas y municiones que han de llevar los navíos, noviembre de 1550. Copulata, 7, XI, y Orden con que han de navegar los navíos que fueren a las Indias, 13-II-1552. Encinas, IV, pp. 127 y ss.

¹⁵² R. C. de 22-I-1562 y otras. Recop., IX, XXX, p. 30. Esta ley aclara que, dada la antigüedad de los preceptos sobre los que había sido hecha, permitía que el armamento y tripulación variase en función a los usos de la época.

Todas estas disposiciones estaban destinadas a regular el tráfico de embarcaciones mercantes. Es evidente que los requerimientos de las naos de armada eran superiores a los ahí dispuestos. No obstante, esa reglamentación sirvió como guía para determinar el armamento y tripulación de los bajeles utilizados como escoltas en la Carrera a mediados del siglo XVI. Después de todo, las escoltas eran navíos mercantes a los que se les quitaba carga para prepararlos mejor para combatir. La provisión por la que se declara que la navegación a Indias se haría permanentemente mediante dos flotas anuales así lo entiende, al señalar que la capitana y la almiranta fueran armadas, artilladas y tripuladas conforme a Ordenanzas, añadiendo cuatro piezas de artillería de bronce y treinta soldados.¹⁵³ Cuatro años más tarde, con motivo de la incorporación al convoy de una embarcación de armada, se dictarán nuevos requerimientos.¹⁵⁴

De acuerdo con lo apuntado en el inciso relativo a la puesta a punto, la función de abastecimiento de armas, bastimentos y pertrechos en la Carrera fue desempeñada en un principio por el factor de la Casa y, posteriormente, por el proveedor. Únicamente bastaría añadir la figura del tenedor de bastimentos y pertrechos, cargo que se encontraba subordinado al proveedor.¹⁵⁵

En 1616 se decide nombrar a dos tenedores de bastimentos. La intención era que estos funcionarios se alternaran en el ejercicio del cargo por periodos de dos años. De esta manera, mientras uno servía, el otro rendía cuentas de su gestión. El salario que percibirían variaría en función a su situación. Si se encontraban rindiendo cuentas, sería de trescientos ducados al año, mientras que si estaban en funciones ascendía a quinientos.¹⁵⁶

Correspondía al tenedor la custodia de todos los materiales y provisiones que se compraban para el despacho de una formación o los que sobraban a su llegada.¹⁵⁷ También era el encargado de guardar la artillería, inclusive después

153 Provisión de 16-VII-1561.

154 R. C. a jueces oficiales, 19-I-1565. Encinas, IV, p. 141.

155 Guillermo Céspedes sostiene que “la tarea de recibir los artículos comprados para la armada, acarrearlos, distribuirlos y recoger los sobrantes, se desglosa pronto y encarga a un tenedor de bastimentos, oficio confundido durante algún tiempo con el de pagador. Luego toma plena fisonomía y se denomina proveedor”, G. Céspedes del Castillo (1944), p. 586. A nuestro entender, el oficio de tenedor de bastimentos y el de proveedor eran independientes, y el primero estaba subordinado al segundo. Así se desprende del nombramiento de Pedro Rodríguez arriba citado. C.M.F.N., XII, 412.

156 R. C. de 10-IX-1616. Recop. L.P., 3, VI, p. 1. Recop., 9, XIX, p. 1.

157 Cuando el factor se hacía cargo de la provisión solía tener a algún oficial encargado de la Atarazana Real, en donde guardaba los géneros que estaban bajo su custodia. J. Veitia (1671) I, XIII, pp. 5 y 9.

de la separación de ésta a principios del siglo XVI.¹⁵⁸ El tenedor recibía todo lo que se compraba por orden del proveedor. Posteriormente, lo iba entregando en la medida en que se lo requerían por medio de libranzas emitidas por el propio proveedor. Debía mantener registro de las entradas y salidas de los materiales, distinguiendo los pertenecientes a las flotas de los de la armada. Esta información sería suministrada con periodicidad al proveedor.

En cuanto a la forma en que las armas, bastimentos y pertrechos eran obtenidos en España, deben resaltarse las dificultades para su compra y transporte. De acuerdo con Antonio de Herrera, a partir de 1507 se permite la adquisición de todos estos géneros libre del pago de cualquier gravamen o derecho.¹⁵⁹ Cinco años más tarde, a causa de los impedimentos que tenían encontrar los jueces oficiales de la Casa para el transporte a Sevilla de provisiones destinadas a las Indias, se les ordena dejar en los sitios donde realicen las compras, obligaciones a su cargo por las que en caso de que transcurrido un año de la fecha de compra no probaran mediante fe pública que los géneros adquiridos habían sido consumidos en Indias, pagarían los derechos que se les habían exentado. A cambio de ellas, las autoridades locales debían permitirles el paso sin ningún impedimento.¹⁶⁰ A pesar de las facultades existentes, los roces entre funcionarios de la Casa y autoridades locales andaluzas fueron constantes.

La forma en que se abastecía a las formaciones en Indias ha sido mencionada en el capítulo precedente, al tener los generales un papel destacado. En el presente apartado complementaremos aquel proceso, explicando lo que sucedía cuando la provisión se hacía durante la vigencia de algún asiento de la avería. Siendo ése el caso, correspondía al general comunicar a la persona que los administradores del asiento hubieran designado como proveedor de la armada en el viaje, para que con la intervención del veedor realizara las compras.¹⁶¹

En 1615 se faculta al proveedor para nombrar a un maestro de plata para que se hiciera cargo de sus responsabilidades durante el viaje, toda vez que el proveedor no se embarcaba. En la década de 1640, en vista de los crecientes fraudes, se optó por encargar la provisión directamente a los generales.¹⁶² En

158 Catorce de octubre de 1607. Recop. L.P., 3, VI, p. 3. Recop., 9, XIX, p. 14. En 1607 se nombra un capitán general de la Artillería, iniciándose la desvinculación de este ramo de la administración de la avería. Ésta se completará en 1614 (ver *infra*, nota 171).

159 A. Herrera (1730) II, pp. 260-261. Una cédula recogida por Encinas menciona que la franquicia para introducir a Sevilla provisiones para las Indias era de 1509. R. C. de 7-IX-1594. Encinas, III, p. 166.

160 R. C. de 29-V-1512. Encinas, III, p. 165.

161 R. C. de 27-III-1628. Recop. L.P., 3, III, p. 39.

162 R. C. de 25-VI-1644, y otras. Recop., 9, XV, p. 128. J. Veitia (1671) II, I, p. 46. En 1646 el general Pedro de Ursúa fue designado proveedor general.

1651, con motivo de la venta a Bernabé Ochoa del oficio de proveedor, se le permite designar teniente a quien considerara oportuno.¹⁶³

La provisión de géneros en Indias no sólo resultaba conflictiva a causa de los problemas internos de las formaciones indianas. La dificultad principal tal vez radicaba en la escasez existente en aquellos puertos de las mercancías requeridas, circunstancia que provocaba un enorme encarecimiento de las mismas.¹⁶⁴ La Corona, consciente de tal situación, expide constantemente disposiciones destinadas a reducir estos gastos. Evidentemente, la mejor forma de hacerlo era enviar las naos de armada debidamente aprovisionados a fin de que pudieran completar el viaje sin necesidad de volver a abastecerse.¹⁶⁵ Sin embargo, el creciente tráfico ilegal constantemente desplazaba de las bodegas de las naves los aprovisionamientos a bordo de las naves, obligando a su adquisición al otro lado del océano.

Otro de los remedios ensayados para resolver esa situación fue el de obligar a los maestros de las naos que dieran *al través*, a que ofrecieran las piezas de sus navíos a las restantes de la formación antes de venderlas.¹⁶⁶ Siendo nao de armada, le estaba prohibido a su maestre vender, cambiar o ceder ningún bastimento, pertrecho, arma u otro material.¹⁶⁷

A. *Las armas*

Páginas atrás mencionamos que, durante el siglo XVI, se produjo un cambio trascendental en las técnicas de combate naval. Las marinas de guerra se convencieron de que el uso de la artillería en el combate a distancia podía traer mayores beneficios que el abordaje. Pero este convencimiento tardará en imponerse. En 1588 todavía se observa cierta renuencia a abandonar la lucha cuerpo a cuerpo. Gran parte de los mandos de la marina española de la época compartían ese pensamiento.¹⁶⁸ El éxito de Lepanto sigue presente. No obstante, desde principios de esa centuria, el uso de artillería para el combate naval era indiscutible.

163 J. Veitia (1671) I, XXII, pp. 9 y 14.

164 Hamilton afirma que, dentro del periodo 1503-1660, los géneros en Indias costaban en promedio el doble que su precio en la península. E. J. Hamilton (1929), pp. 431-432.

165 Capítulo 52, Instrucción de 1674.

166 El general debía cerciorarse de que esto se hiciera. Capítulo 53, Instrucción de 1597.

167 Capítulo 55, Instrucción de 1597, y capítulo 31, Instrucción de 1674.

168 Carta del licenciado Guevara a Felipe II, 22-I-1588, documento 3,801, y memorial de Francisco de Huro Aedo, diciembre de 1587, documento 3,475. J. Calvar (1993). Cesáreo Fernández Duro, citando las instrucciones dadas en 1622 por Fabrique de Toledo, resalta la pasividad de los mandos españoles en modernizar su artillería y técnicas de combate. Menciona que los calibres españoles eran menores que los de los enemigos. Pone en relieve el persistente uso de técnicas del siglo XVI para el combate, como la formación de la media luna y la búsqueda del

Los funcionarios de la Carrera nunca fueron ajenos a esa circunstancia. Líneas arriba recordábamos cómo en 1509 se instruía al visitador residente en Cádiz que vigilara que los navíos llevaran cierto número de piezas de artillería. Sin embargo, la especialización en el ramo tardará en llegar. En 1576, se designa a un funcionario dedicado exclusivamente en conocer asuntos relativos a la artillería. Se trata del artillero mayor. El cargo fue encomendado el 25 de febrero de ese año a Andrés de Espinosa.¹⁶⁹ Pero todavía tendrá que pasar más tiempo para que la artillería se consolide como una materia independiente en los asuntos de la Casa. Esto ocurre en 1607, cuando se designa al marqués de San Germán, del Consejo de Guerra y Junta de Guerra de Indias, capitán general de la artillería en las armadas y flotas de las Indias.¹⁷⁰ El marqués era también capitán general de la artillería de España. Los cargos terminarán por reunirse en 1614. Cuatro años más tarde, se dispone que el capitán general de la artillería de España no reciba sueldo alguno de la avería.¹⁷¹

La creación de la Capitanía General de la Artillería desvincula esta materia del resto de las relativas a la Carrera. Se prohíbe expresamente al proveedor intervenir en esta materia. No obstante, la Casa de la Contratación mantendrá cierta jerarquía sobre ella.

El capitán general de la artillería tendrá jurisdicción sobre los artilleros.¹⁷² Asimismo, estaba facultado para proponer a los sujetos que debían ocupar las plazas de artillero mayor y capitán de la artillería en una formación. Para el desempeño de sus funciones, se le permitía nombrar un teniente general. Por lo común, fue este último funcionario quien en realidad ejerció el cargo en el ámbito de la Carrera.¹⁷³

Al contar con cierta independencia administrativa, la Capitanía General de la Artillería requirió de los servicios de un cuerpo de oficiales propios. Entre ellos, contó con un contador, un pagador y un veedor. Las labores desempeñadas por

abordaje. Holandeses e ingleses se ponían en línea y descargaban tandas de artillería causando mucho daño. Los franceses usaban navíos de fuego. Todos rehuían el abordaje, a no ser que contaran con notoria ventaja. Los españoles disparaban su artillería hasta estar a tiro de mosquete. C. Fernández Duro (1972) V, p. 83.

¹⁶⁹ R. C. de 25-II-1576. Recop. L.P., 3, X, p. 1. Recop., 9, XXII, p. 27.

¹⁷⁰ Consulta de la Junta de Guerra de 16-VI-1608, Indif., 1,867. F. Serrano Mangas (1989), p. 116, dice que la avería contaba con su propia organización, artillera y piezas. El ramo se separó en 1614, y se agregó a la Capitanía General de la Artillería Real de España.

¹⁷¹ J. Veitia (1671) II, XXIII, p. 1.

¹⁷² R. C. de 19-VII-1608. Recop. L.P., 3, X, p. 2. Recop., 9, XXII, p. 36. No obstante, mientras estuvieran embarcados el conocimiento de cualquier causa relacionada con ellos correspondía al general de la flota o armada. R. C. de 11-V-1610. Recop. L.P., 3, X, p. 10.

¹⁷³ J. Veitia (1671) II, XXIII, pp. 2 y ss. Sumarios, 3, XVIII, p. 30.

cada uno de ellos no diferían fundamentalmente de las desempeñadas por sus pares en otras ramas de la administración. Baste decir que la Capitanía General se ocupaba desde la fundición y compra de piezas de artillería, arcabuces, mosquetes y otras armas de fuego hasta su provisión y control en las formaciones indianas.¹⁷⁴

Tocaba al mayordomo de la artillería llevar la relación de las existencias de artillería, armas, municiones y pertrechos de guerra propiedad de la avería. Debía estar al tanto de los despachos emitidos por la Junta de Guerra en los que se dispusiera la compra de estos géneros, así como mantener comunicación con todas las autoridades que tuvieran a su cargo la custodia de armas para la Carrera.¹⁷⁵

Una responsabilidad de carácter mucho más técnico la encontramos en el artillero mayor. El oficio había sido creado para instruir y examinar a los aspirantes a ocupar plazas de artillero en las armadas. Por otra parte, tocaba al artillero mayor acompañar al juez oficial que acudiera al despacho de alguna formación a fin de que le asesorara en la inspección de las armas de los navíos.¹⁷⁶

Cada formación contaba con un oficial encargado de coordinar a todos los artilleros. Se trata del capitán de la artillería, cuyo nombramiento era emitido por el capitán general de la artillería o, en su defecto, su teniente. A bordo de una nao, el oficial encargado directamente del mando de los artilleros y sus armas era el condestable.¹⁷⁷

Los aspirantes a ser artilleros debían ser naturales de los reinos de Castilla y Aragón, católicos y de buenas costumbres. En un principio, se les exigió haber navegado a las Indias ocupando plaza de marinero o artillero por lo menos una vez, aunque posteriormente este requisito fue revocado. Antes de examinarse, debían asistir por espacio de dos meses a las prácticas sobre el uso de la artillería, pólvora y otros fuegos artificiales, impartidas por el artillero mayor. Los exámenes eran aplicados por el propio artillero mayor en presencia de uno de los jueces oficiales de la Casa. También asistían algunos artilleros ya examinados, quienes podían interrogar al aspirante.¹⁷⁸

Con el fin de fomentar y acrecentar el número de artilleros, a partir de 1595, se les conceden diversas preeminencias, prerrogativas e inmunidades.¹⁷⁹ Los

174 J. Veitia (1671) II, XXIII, pp. 2 y ss.

175 R. C. de 19-VII-1608. Recop. L.P., 3, X, p. 51. Recop. 9, XXII, p. 6.

176 R. C. de 24-II-1578. Recop. L.P., 3, X, 16. Recop., 9, XXII, p. 10.

177 F. Olesa Muñido (1968), p. 886.

178 Instrucción al artillero de S.M. Andrés de Espinosa..., 28-II-1576. C.M.F.N., XXII, 141.

179 R. C. de 6-V-1595 y otras. Recop. L.P., 3, X, p. 8.

artilleros pasan a ocupar una posición privilegiada dentro de los oficios existentes en el ámbito de la Carrera.

Pero a pesar de los esfuerzos realizados, los artilleros examinados no eran abundantes. La Instrucción a generales de 1597 ordena que se procure embarcar sólo artilleros marineros examinados, y a falta de éstos, se prefiera a los marineros artilleros aunque no fueran examinados frente a los artilleros examinados que no lo fueren.¹⁸⁰ Tampoco se cumplía esto. En muchas ocasiones, las plazas de artillero eran ocupadas por simples advenedizos ignorantes del oficio. Fernando Serrano menciona cómo en 1628 un navío de vigilancia de la Armada de Piet Heyn se paseó frente a la flota de la Nueva España sin que ninguna de las naos que la componían pudiera acertar un disparo.¹⁸¹

La labor de los artilleros no concluía hasta que las piezas eran desembarcadas a la vuelta del viaje. Consecuentemente, su sueldo corría hasta esa fecha. El desembarco era coordinado por el artillero mayor.¹⁸²

Dentro de las embarcaciones de armada, los artilleros tenían asignada la sección conocida como “rancho de Santa Bárbara”.¹⁸³ Dicho espacio debía servir para que guardaran en él todos sus útiles de trabajo y les servía como estancia. Dada la escasez del espacio libre dentro de las embarcaciones, los mandos siempre procuraron utilizar esa sección en beneficio propio colocando mercancías.¹⁸⁴

B. *Los bastimentos*

Los bastimentos comprendían todos los productos que se embarcaban cuyo destino era el mantenimiento de los hombres que iban a bordo. En el periodo que nos ocupa, los géneros utilizados para satisfacer estas necesidades fueron fundamentalmente los mismos. La dieta típica de los protagonistas de la Carrera incluía bizcocho, queso, pescado, tocino, carne de res salada, algún tipo de legumbre, aceite de oliva y vinagre.¹⁸⁵

El responsable de los bastimentos a bordo de las embarcaciones de armada era el maestro de raciones. Éste recibía de los funcionarios de la Casa o, en su caso,

180 Capítulo 7.

181 F. Serrano Mangas (1989), p. 216. Días más tarde, la flota sería tomada por Heyn, ocasionando el primer gran desastre en el sistema. El memorial de Juan Vázquez de Olivera presentado en 1574 menciona un problema similar. C.M.F.N., XXII, 74.

182 J. Veitia (1671) II, XXIV, p. 2.

183 El “rancho de Santa Bárbara” se ubicaba en la popa del bajel, bajo la cubierta superior.

184 R. C. de 24-III-1624 y otras. Recop. L.P., 3, X, p. 6. Recop., 9, XXII, p. 34.

185 E. J. Hamilton (1929), p. 433. En opinión de este mismo autor, el nivel nutricional de estos alimentos era adecuado para las tareas que efectuaban.

de los administradores de la avería las provisiones necesarias para el viaje. Asimismo, le entregaban una instrucción mediante la cual se le ordenaba la forma en que debía disponer de las provisiones. Por lo regular, la instrucción establecía los componentes de la dieta que sería servida a las tripulaciones durante cada día de la semana. No obstante, existieron ciertos productos cuyo reparto diario se mantuvo constantemente.

Una instrucción dada en 1590 ordena que los tripulantes reciban diariamente libra y media de bizcocho, medio azumbre de vino y el agua que requiriesen, siempre que no hubiese escasez de esta última. El domingo y el jueves, una libra (dieciséis onzas) de carne para comer y dos onzas de queso para cenar. El martes tocaba media libreta (ocho onzas) y dos onzas de queso. Lunes, miércoles, viernes y sábados se daría una libra carnicera (treinta y dos onzas) para repartirse entre tres comensales y medio almud colmado de menestra de habas y garbanzos para quince comensales. Los viernes, la menestra sería sustituida por arroz. Además, cada persona recibiría medio azumbre de aceite al mes para guisar y por cada cinco personas, una arroba de vinagre al mes.¹⁸⁶

A fin de evitar fraudes, la entrega de los alimentos debía efectuarse ante la fe de escribano de raciones.¹⁸⁷ Por lo común, únicamente los tripulantes que estuvieran presentes tenían derecho recibir la ración. Así, estando en puerto la embarcación, quien desembarcaba sin tener alguna comisión especial perdía su ración. Al concluir el viaje, los jueces oficiales tomaban la cuenta de lo gastado a los maestros con base en los testimonios elaborados por los escribanos. Los gastos que no pudieran comprobar les serían cargados. En adición a las provisiones entregadas, los maestros podían acreditar un cierto porcentaje de la cantidad total del género recibido por concepto de mermas.¹⁸⁸ Sin embargo, los maestros debieron abusar de esta facultad, toda vez que se obliga a los veedores a revisar con cierta periodicidad que las pipas de agua y vino y los demás bastimentos se

¹⁸⁶ Orden e instrucción a maestre para dar raciones a gente de mar y guerra, 29-IV-1590. C.M.F.N., III, 265. Las instrucciones se encontraban rigurosamente planificadas y las diferencias entre unas y otras son mínimas. Su incumplimiento sólo era aceptado en situaciones excepcionales. Así, por ejemplo, habiendo tormenta o combate se entregaba a la tripulación queso, a fin de no tener que encender el fogón. En relación con la entrega de agua, cabe destacar que no siempre se ofreció en abundancia. Una cédula establece que cada persona embarcada debía recibir tres cuartillos (3/4 de azumbre) diarios de agua, dos para beber y uno para guisar. Septiembre de 1534, Copulata, 7, XI, p. 124.

¹⁸⁷ En los navíos mercantes, este cargo suele identificarse con el de escribano de nao.

¹⁸⁸ Fernando Serrano ha elaborado un cuadro en el que se contienen las mermas de algunos géneros que les eran admitidas a los maestros durante el periodo comprendido entre 1619 y 1632. El porcentaje aceptado con mayor frecuencia es el 10%. F. Serrano Mangas (1989), p. 155.

encontraran en buenas condiciones a fin de disminuir las acreditaciones por mermas.¹⁸⁹

Más tarde, se estimó necesaria también la presencia del veedor o algún representante suyo en el momento de repartirse los alimentos a la tripulación. El propio general también tenía la obligación de velar por que los alimentos se repartieran correctamente. En 1615, se dispone que los oficiales de la Casa entreguen al general, al veedor y al contador de la Armada una copia de la lista de todos los bastimentos que se hubieran surtido a la Armada. Con base en ella, cada mes practicarían una inspección a los maestros de raciones para revisar cuántos bastimentos se habían servido y cuántos quedaban, así como revisar la forma en que se hallaban almacenados.¹⁹⁰

De haber escasez de alimentos, correspondía al general ordenar las medidas conducentes para reducir las raciones en tanto se estuviera en posibilidad de adquirir más.¹⁹¹ En todo caso, las provisiones no entregadas a la tripulación, les serían pagadas a la vuelta. Sobre este aspecto, vale la pena detenerse para exponer algunas consideraciones sobre los beneficios obtenidos por los tripulantes por concepto de bastimentos no consumidos.

Además del contrabando y las permisiones que solían llevarse en las embarcaciones de armada para vender en las Indias, los tripulantes tenían por costumbre no consumir la totalidad de sus raciones —principalmente el vino— con el fin de venderlo en Indias. La situación llegó a tal extremo que el vino que había sido transportado en la propia armada como bastimento era adquirido nuevamente por la avería a precios excesivos. Asimismo, las mermas de los ahorros se solían cargar a la avería. En 1608, se decide tasar el valor del vino ahorrado por los tripulantes, prohibiéndoseles su desembarco.¹⁹² Los motivos por los que los maestros de raciones eran tan fiscalizados también están relacionados con los precios en Indias. En muchas ocasiones no tuvieron reparos en limitar las raciones de los tripulantes para después venderlas en Indias.

Entre los bastimentos en particular, llama la atención la evolución experimentada en el transporte de agua potable. Originalmente, su almacenamiento se hacía en vasijas de tierra. Dada la fragilidad de estos contenedores, se ordena que el agua sea llevada en pipas y botijas.¹⁹³ Las ordenanzas de fábrica de 1613 disponen que en los galeones de armada el agua sería transportada en “*cubas*”,

189 Capítulos 13 y ss., Instrucción a veedores de 1594.

190 Capítulo 76, Instrucción de 1597 y R. C. de 20-III-1615 y otras. Recop. L.P., 3, II, p. 11.

191 Capítulo 79, Instrucción de 1597 y capítulo 51, Instrucción de 1674.

192 R. C. de 12-X-1608. Recop. L.P., 3, III, p. 38. Recop., 9, XVII, p. 28.

193 Capítulo 145, Ordenanzas de la Casa de 1552.

cuya capacidad fuera equivalente a la de cuatro o cinco pipas, que irían enterradas en el lastre de la nao.¹⁹⁴

C. *Pertrechos*

Los pertrechos eran todos los materiales necesarios para poner una embarcación en condiciones de navegar. Entre ellos, se incluye desde los betunes destinados a proteger la madera del casco hasta el velamen, pasando por los clavos, la jarcia (cuerdas), mástiles, inclusive las armas.¹⁹⁵

La provisión de pertrechos para la Carrera fue tradicionalmente una materia conflictiva. Su escasez es un denominador común para casi todo el periodo que nos ocupa. Así, encontramos que la madera necesaria para los mástiles o para los cascos era traída de los países bálticos. Ahí también se compraba la brea, necesaria para impermeabilizar los cascos. La jarcia se producía en Sevilla y sus alrededores, pero de manera insuficiente. La restante se importaba de Flandes. El velamen llegaba de Francia. Durante el siglo XVI, la falta de estos materiales se hace sentir en ciertos periodos. La industria española todavía mantenía cierta capacidad para abastecer el mercado de la Carrera. No obstante, no era difícil presagiar la crítica situación de la siguiente centuria.¹⁹⁶

Con el estallido de la guerra de los treinta años, la marina española ve entorpecido el flujo de materiales provenientes del Báltico. La gravedad de esta situación no había sido prevista. En 1622, tan sólo un año después del inicio de las hostilidades, “la Casa de la Contratación gestionaba cerca del joven monarca la autorización para que de las partes permitidas se traiga a estos reinos todo lo sobredicho disimulando el poder hacerse en navíos holandeses”.¹⁹⁷ Poco tiempo después, la necesidad obliga no sólo a utilizar embarcaciones del enemigo, sino a comprar en sus puertos.¹⁹⁸

La escasez genera un fructífero campo para la especulación con los pertrechos. Da pie a un incremento desmesurado en su valor y a su robo de las embarcaciones de la Carrera. Esto último preocupaba especialmente a los administradores de la avería, toda vez que la compra de pertrechos en Indias implicaba el desembolso de sumas exorbitantes. Para remediarlo, se decide construir dentro de las naos un pañol destinado para la guarda de pertrechos. El compartimiento

194 Capítulo 102, Ordenanzas de 1613.

195 F. Serrano Mangas (1989), p. 73. Por motivos expositivos hemos preferido crear un apartado específico para las armas a pesar de que éstas eran consideradas parte de los pertrechos.

196 F. Serrano Mangas (1989), pp. 73 y ss.

197 *Ibidem*, p. 76.

198 *Ibidem*, p. 77.

se abriría con tres llaves, que serían custodiadas por el capitán, el veedor y el contador.¹⁹⁹

En cuanto a los pertrechos exigidos para poder emprender el viaje a las Indias, la legislación no contiene menciones específicas. Normalmente, la decisión de permitir la salida de una embarcación con un equipo y provisiones determinadas correspondía al visitador. Esta exigencia dio pie a un importante movimiento de pertrechos y artillería en Sanlúcar, destinado a ser prestado a los maestros de las embarcaciones con el único objeto de pasar la inspección.²⁰⁰ De las pocas exigencias recogidas por la normatividad indiana en materia de pertrechos encontramos la obligación de llevar timón y bomba de repuesto, así como la prohibición de utilizar mástiles de roble.²⁰¹

En 1619 se permite a la Universidad de los Mareantes nombrar un oficial cordonero encargado de revisar la jarcia producida en la tierra y la de importación, previo a su venta. Tras la inspección se otorgaría licencia de venta para aquella que reuniera los requisitos exigidos y la demás se cortaría para hacerse estopa. Asimismo, se establecen ciertos parámetros para su fábrica y se prohíbe el comercio de cordeles de segunda mano entre los fabricantes.²⁰²

IV. LOS TRIPULANTES

La tripulación de las embarcaciones de Armada de la Carrera se dividía en dos grandes áreas: la gente de mar y la gente de guerra. A los primeros pertenecían los marineros, grumetes, pajes y los artilleros.²⁰³ Los segundos eran los soldados. En razón de la diversidad de las asignaturas encomendadas a unos y otros, sus mandos también se encontraban claramente diferenciados. En última instancia, todos convergían en el capitán de la nave.²⁰⁴

¹⁹⁹ *Ibidem*, p. 75.

²⁰⁰ Ninguna persona preste a los navíos que van a Indias aparejos, armas y artillería para el momento de la visita. R. C. de 16-II-1533, Indif., 1,961, 3, 20-21.

²⁰¹ Timón, R. C. de 31-III-1574, y otras Recop. L.P., 3, XV, 7. Bomba, Capítulo 170, Ordenanzas de 1552. Mástiles, R. C. de 16-III-1577. Recop., 9, XXVIII, p. 6.

²⁰² Ordenanzas sobre Jarcia, 18-I-1620, Contrat., 5,091, 2, 121.

²⁰³ Los artilleros, dados sus privilegios, forman una categoría aparte de la gente de mar. Sin embargo, merced a su origen, se les comprendía dentro de ese conjunto.

²⁰⁴ Por lo general, los navíos de armada, incluso capitana y almiranta, contaban con un capitán denominado “de mar y guerra”. Ello indicaba que estaba facultado para gobernar a los marineros, soldados y artilleros embarcados en su nao. Sin embargo, por del contenido de una cédula dada en 1607 se desprende que, en algunas ocasiones, llegaron a embarcarse en un mismo galeón un capitán para la infantería y otro para la gente de mar. La disposición en cuestión prohíbe dicha costumbre. R. C. de 31-III-1607. Recop. L.P., 3, XVII, p. 51. Fernando Serrano menciona que en la Armada del Mar Océano la tradición de mando bicéfalo se mantiene. F. Serrano Mangas (1989), p. 239.

El número de tripulantes en las embarcaciones de la Carrera sufrirá un incremento con el paso del tiempo, que no sólo responde al aumento del porte de las naos. Los requerimientos defensivos irán exigiendo el paulatino crecimiento de las dotaciones. La regulación del número de personas que debían embarcarse aparece desde los inicios del siglo XVI. Las disposiciones dictan la tripulación que debía llevar un navío de cien toneles, y se indica que, para navíos de diferente porte se atienda a criterios de proporcionalidad basados en lo dispuesto para el de cien. La presencia de un capitán pagado a medias por la Hacienda Real y las mercaderías portadas en el navío dependería del parecer de los jueces oficiales. Se requería de un piloto examinado, dieciocho marineros, un calafate y un carpintero.²⁰⁵

Las Ordenanzas de 1522 también incluyen cambios en la composición de la tripulación, aunque la embarcación modelo no varía. Sigue utilizándose el navío de cien toneles. Se dispone que vayan quince marineros, siendo uno de ellos lombardero, ocho grumetes y tres pajes. Los marineros debían ir armados y los que no lo fueren no recibirían sueldo. Nuevamente, la designación del capitán se dejaría al arbitrio de los jueces oficiales.²⁰⁶

La siguiente reforma aparecerá en 1550. Se trata de las Ordenanzas sobre Porte, Gente, Armas y Municiones que Han de Llevar los Navíos. Los cambios introducidos incluyen reglas para tripular navíos de mayor porte. Siguiendo la tendencia existente, disponen el aumento de las tripulaciones.

Dos años más tarde, serán ligeramente modificadas. Esta última versión se mantendrá vigente durante todo el periodo que nos ocupa. Las variaciones registradas en su aplicación en años posteriores no responderán a requerimientos legislativos, sino al cambio de las condiciones imperantes en el ámbito de la Carrera.²⁰⁷ Las tripulaciones serían las siguientes: a bordo de las naos, cuyo porte estuviera entre los cien y los ciento setenta toneles, se embarcarían el maestre y el piloto, dieciocho marineros, dos lombarderos, ocho grumetes y dos pajes. Las embarcaciones comprendidas entre los ciento setenta y doscientos veinte toneles ocuparían cincuenta tripulantes divididos proporcionalmente en los puestos anteriormente mencionados. Lo mismo ocurriría con los sesenta y cuatro tripulantes que se embarcaban en naos que iban de los doscientos veinte a los doscientos

205 Instrucción al visitador de Cádiz, mayo de 1509.

206 Capítulo 2, Ordenanzas de 1522. Se entiende que las plazas de maestre y piloto ya han sido ocupadas.

207 Algunos cargos son reemplazados por otros. El caso del lombardero por el artillero es un buen ejemplo de ello.

setenta toneles. Únicamente cabría aclarar que, en esta última categoría de naves, un capitán debía formar parte de la tripulación.²⁰⁸

Al igual que en el caso del armamento, los requerimientos de tripulación para las naos de armada tuvieron como base estas ordenanzas. En este caso, la dotación reglamentaria se veía incrementada con la incorporación de soldados.²⁰⁹

No obstante, la política de embarcar soldados para reforzar las dotaciones ordinarias no parece convencer a los funcionarios de la Carrera. En 1564, se ordena a los jueces oficiales reunirse con el prior y los cónsules de los mercaderes y con los representantes de la Universidad de los Maestros y Pilotos, a fin de que juntos determinaran el número de tripulantes que convendría llevar en un navío de armada.²¹⁰ No tenemos conocimiento del resultado de estas juntas, aunque sí sabemos que, en esos meses, el tema del refuerzo de las naos de escolta se mantuvo presente entre los responsables de la Carrera. Prueba de ello es que meses más tarde se decide incorporar el primer navío de armada en una flota.²¹¹ Al efecto, se dispone que lo tripulen el general de la formación y ciento veinte hombres de mar y guerra. Finalmente, el incremento de la presencia de soldados se impuso.

A principios de la siguiente centuria, la dotación de las capitanas solía variar entre los doscientos setenta y los doscientos ochenta hombres. La almiranta rondaba los doscientos cincuenta y los galeones de la armada llevaban entre doscientos diez y doscientos treinta.²¹² Las necesidades de tripulantes debían ajustarse al porte de los navíos. Ante la diversidad de criterios para determinar el número de las dotaciones, en 1631 se opta por establecer una fórmula para obtenerlas. Los galeones llevarían veinticinco soldados y dieciocho marineros por cada cien toneladas de porte.²¹³

Hacia mediados de siglo, la gente de mar y guerra que tripulaba las naos capitana y almiranta de la flota de Nueva España no debía superar las quinientas dos plazas cuando el porte de las naos estuviera comprendido entre las setecien-

208 Ordenanzas de navegación de 1552.

209 Ver el apartado relativo a armas, bastimentos y pertrechos en el presente capítulo.

210 R. C. de 9-X-1564, Indif., 1,966, 15, 176v.-177v.

211 R. C. a los jueces oficiales, 19-I-1565. Encinas, IV, p. 141. Ver apartado II de este capítulo.

212 F. Serrano Mangas (1989), p. 209.

213 Dos de mayo de 1631. Recop. L.P., 3, XVII, p. 50. Recop., 9, XXX, p. 41. El capítulo 6 de las Ordenanzas de la Armada del Mar Océano, de 24-I-1633, prevé una fórmula similar. Al efecto, dispone que los navíos debían llevar dieciséis marineros y veintiséis soldados por cada cien toneladas. Siendo capitana o almiranta, la dotación se aumentaría a dieciocho marineros y veintiocho soldados. F. Serrano Mangas (1989), p. 210 menciona un cálculo hecho en 1643 en el que un 9.8% son artilleros, 44.1%, soldados y 46%, marineros.

tas y las ochocientas toneladas. Cualquier requerimiento de tripulación adicional debía ser tratado en la Junta de Guerra.²¹⁴

A. *Alistamiento*

La forma tradicional de reclutar marineros y soldados para entrar al servicio de la Carrera era mediante el *rompimiento* de bandos. Con esta solemnidad se anunciaban públicamente las condiciones bajo las cuales se aceptaría a la gente que quisiera entrar al servicio.²¹⁵ El general de la Armada o el juez oficial de turno, en el caso de las flotas,²¹⁶ procedían a anotar a los sujetos que acudían al llamado. Después, se les remitía al escribano de la Casa de Contratación a fin de que otorgaran fianzas que garantizaran su permanencia en el servicio y el pago de las condenas que se les pudieren imponer al término del viaje. Posteriormente, sus nombres, lugares de origen y otras señas serían colocados en la lista que llevaba el escribano mayor de armadas o el veedor y contador de la de la armada y flotas.²¹⁷

Todos los ministros de la armada tenían la obligación de vigilar que la gente fuera útil para desempeñar el cargo al que se alistaban. Pero estaba dispuesto que el veedor tuviera particular atención de esto. Por tal motivo, el contador tenía prohibido incluir en sus listas y libros a la gente de mar y guerra que no constare primero en el del veedor.²¹⁸

Entre los criterios existentes para la selección del personal que iría a bordo de los galeones se tenía muy en cuenta la experiencia de los aspirantes. Durante el reclutamiento, los oficiales del sueldo debían tener a la vista los listados de la gente que había participado en la armada anterior a fin de que, quienes volvieran a presentarse, fueran tomados inmediatamente. En todo caso, los conocimientos y destreza de los aspirantes eran constantemente revisados. Particularmente preocupaba el alistamiento de pasajeros.

La presencia de extranjeros en las Indias quedó prohibida desde el inicio del siglo XVI.²¹⁹ Esta prohibición difícilmente podía ser ampliada a las dotaciones

214 Capítulo 4, Instrucción de 1674.

215 Capítulo 3, Instrucción de 1573.

216 Recordemos que en el capítulo anterior se dijo que, en el siglo XVII, los generales de las flotas perdieron la facultad de echar bandos para alistar gente durante el despacho.

217 Antes de la creación de los cargos de veedor y contador de la Armada y flotas de Indias, el escribano mayor cumplía sus funciones.

218 R. C. de 10-VII-1617. Recop., 9, XVI, pp. 5 y 9 y capítulos 139 y 140, Ordenanzas Armada del Mar Océano.

219 Instrucción a fray Nicolás de Ovando, 17-IX-1501. Encinas, I, p. 441.

de los navíos, dada la importante participación de marineros de otras naciones en los viajes de descubrimiento. Por ello, la presencia de marineros extranjeros en la Carrera tardará en ser prohibida. En 1515, Fernando el Católico escribía a los jueces oficiales indicándoles que no recibieran a ningún portugués por piloto, sin importar su habilidad sino sólo a naturales.²²⁰ Pero la realidad era otra. Tres años más tarde, Fernando de Magallanes iniciaba su célebre viaje bajo el patrocinio de la Hacienda Real. Un medio tan cosmopolita como el de la navegación difícilmente podía ser reducido a la presencia de naturales. El propio cargo de piloto mayor de la Casa fue ocupado por extranjeros en esa época.²²¹ No obstante, las prohibiciones se irán sucediendo.²²²

Paralelamente a la expedición de preceptos que prohibían la presencia de extranjeros se estableció un régimen de excepción. Uno de los principales motivos para establecer estas excepciones respondía al hecho de que la presencia de extranjeros nunca fue eliminada. Las primeras permisiones se inclinan a reconocer situaciones de hecho. Tal es el caso de los maestros y pilotos extranjeros, hábiles en su oficio y casados con españolas o residentes en Sevilla.²²³ En 1551, son motivos de seguridad los que impulsan la expedición de una nueva permisión. Se dispone que aquellos marineros extranjeros que ya hubieran navegado en la Carrera fueran tolerados. Pero que se evitara el ingreso de quienes fueran inexpertos en esa navegación, especialmente de pajes y grumetes. La Corona reconocía el peligro de echar de los navíos de sus súbditos a los marineros extranjeros, al temer su ingreso a embarcaciones enemigas.²²⁴ Por el contrario, una cédula dada en 1554 expresa un nuevo motivo para recelar sobre la presencia de extranjeros en la Carrera, al afirmar que en aquellas embarcaciones en las que el contra maestre o la mayoría de los tripulantes eran extranjeros, los naturales sufrían discriminaciones y abusos. Se ordena evitar que más de seis ingresen a la tripulación de una nave y que se lleve un libro en donde aparezcan registrados.²²⁵

Los criterios deberán flexibilizarse pasada la primera mitad del siglo XVI, al empezar a hacerse sentir la falta de marineros. Juan de Velasco exponía al rey esta problemática al informarle de que no se encontraban hombres de mar para tripular las naos de la flota, añadiendo que las plazas vacantes en la capitana

220 Encinas, I, p. 457.

221 Américo Vespucio y, después, Sebastián Caboto.

222 R. C. a jueces oficiales de 21-V-1534. Encinas, I, p. 458. R. C. a jueces oficiales de 6-XII-1538. Encinas, I, p. 441.

223 R. C. a jueces oficiales y Sebastián Caboto, 11-XII-1534, Indif., 1,961, 3, 183-183v.

224 R. C. a jueces oficiales de 1-V-1551. Encinas, I, pp. 458-459.

225 R. C. de 13-VI-1554, Indif., 1,965, 12, 156v.-157v.

habían sido cubiertas por marineros sacados de embarcaciones surtas en Sanlúcar. Ese mismo mes se expedía una cédula por la que se permitía la presencia de hasta seis marineros extranjeros para la flota que no fueran ingleses, franceses ni portugueses.²²⁶

Diego Flores de Valdés consideraba que el problema tenía otras causas, al informar al monarca sobre la negativa a embarcarse de la gente de mar, dados los bajos salarios ofrecidos. Afirmaba que en muchas ocasiones se les alistaba mediante engaños o con ofertas que más tarde no serían cumplidas. Terminaba recomendando el aumento del salario.²²⁷

Por iniciativa del tesorero de la Casa, Francisco Tello, se expidió en 1590 una cédula por la que se permitía la contratación de marineros extranjeros para tripular las flotas, para el caso de que no hubiera españoles. Los requisitos que debían reunir eran ser católicos y preferentemente italianos. Estaba expresamente prohibido admitir ingleses. Del texto de esa disposición se desprende que la contratación de extranjeros para tripular navíos era una práctica bastante utilizada. Cinco años más tarde, la excepción incluirá no sólo a los extranjeros, sino también a los maestros y pilotos sin examinar.²²⁸

En los albores del siglo XVII, Diego Brochero, almirante general de la Armada del Mar Océano, exponía los problemas de la marina española en un discurso dirigido al rey. El almirante hacía especial énfasis en el desprestigio en que habían caído los oficios relacionados con el mar. Asimismo, mencionaba que los marineros existentes solían rehuir el servicio en navíos de guerra debido a los malos tratos que recibían.²²⁹ En respuesta a lo expuesto por Brochero, en 1606 se dictan ordenanzas concediendo ventajas y privilegios a la gente de mar, con la intención de fomentar la inclinación de los españoles por estos oficios. Todo parece indicar que las nuevas ordenanzas y sus posteriores adiciones tuvieron éxito en su cometido. Síntoma de ello es que, en 1609 y en 1632, se vuelven a dictar disposiciones a través de las cuales se prohibía la presencia de extranjeros en las armadas y flotas.²³⁰

Sin embargo, la escasez de tripulantes españoles volverá a agudizarse a fines de los años treinta y en los cuarenta. Serrano Mangas menciona que, por esos años, los funcionarios de la Carrera permitieron el ingreso de contrabandistas o

²²⁶ Carta al rey, 5-V-1566. C.M.F.N., XXI, 535v. y R. C. a jueces oficiales de 20-V-1566, Indif., 1,967, 16, 13v.

²²⁷ Carta al rey, 30-X-1566. C.M.F.N., XXI, 545.

²²⁸ Reales cédulas a jueces oficiales de 11-I-1590 y de 8-IV-1595. Encinas, I, pp. 461-462.

²²⁹ Discurso dirigido al rey sobre la necesidad de reformas en la organización de la Marina, marzo de 1605. Citado por F. Bordeje (1992), p. 198. C. Fernández Duro (1972) III, pp. 425-426.

²³⁰ Reales cédulas de 19-III-1609 y de 15-IX-1632. Recop., 9, XXV, p. 12.

pasajeros en las dotaciones. La situación llegó a tal extremo que la armada de 1645 al mando de Pedro de Ursúa regresó el año siguiente con la mitad de los soldados que se habían embarcado a la salida.²³¹

B. *La paga*

De acuerdo con las Ordenanzas de la Avería de 1573, la determinación del monto de la paga que se daría en concepto de adelanto a las dotaciones correspondía a los jueces oficiales. Éstos librarían en el receptor de la avería las cantidades acordadas. La paga debía realizarla el propio receptor o quien él considerara oportuno, a bordo de las naos y previo alarde en el que se determinarían las plazas que serían asentadas. El trámite se efectuaría bajo la supervisión del juez oficial y prior o cónsul a quienes correspondiera acudir al despacho, y ante el escribano de armadas.²³² Un año más tarde, se opta por relevar al receptor de la responsabilidad de hacer la paga encomendándosela al cónsul que acudiere al despacho.²³³ Los tripulantes que hubieran recibido la paga tenían prohibido salir de la embarcación.²³⁴

Por lo que respecta a la Armada de la Carrera, ésta solía contar con un cuerpo propio de funcionarios especializados en su administración. Durante el periodo en que estuvo financiada por la Real Hacienda, correspondía al general ordenar a los oficiales competentes hacer los pagos a la gente, siempre bajo la mirada atenta de la Casa de la Contratación.²³⁵ Al pasar su financiación a la avería, las pagas y otras cuestiones pecuniarias se desvinculan parcialmente del general, pasando a ser responsabilidad de otros funcionarios de la Armada que contaban con cierta independencia de aquél.

Al igual que lo ocurrido con el proveedor general de la Armada de la Carrera, en 1608 el pagador de esa formación es obligado a ejercer su oficio en los asuntos relativos a los navíos de armada de las flotas, así como en cualquier otra embarcación financiada por la avería. Por ese entonces, el titular del cargo era Domingo de Zarasúa, quien, al enterarse de la ampliación de sus funciones, no duda en solicitar que su salario fuera aumentado de seiscientos a mil cuatrocien-

231 F. Serrano Mangas (1989), p. 214.

232 Capítulo 24, Ordenanzas de 1573. Recordemos que tanto jueces oficiales como prior y cónsules se turnaban para acudir al despacho de las formaciones de la Carrera.

233 R. C. de 10-VIII-1574. Recop., L.P., 2, XIV, p. 25. Recop., 9, XXVI, p. 29.

234 Capítulo 8, Instrucción de 1597.

235 R. C. a Cristóbal de Eraso para que pague a la gente de su armada desde el día en que haga el primer alarde, 24-III-1576, Indif., 2, 495, 2, 5v.

tos ducados al año. El rey únicamente le concede una merced por cuatrocientos ducados de ayuda de costa.²³⁶

A pesar de los cambios registrados entre los oficiales encargados de hacer las pagas, la forma en que se hicieron permaneció esencialmente igual.

C. Aspectos generales del servicio

Uno de los principales problemas enfrentados por los mandos de las formaciones fue la desertión de los tripulantes. Ésta se iniciaba tan pronto como las dotaciones recibían su paga. Aunque, por lo regular, los mayores índices de incidencia se presentaron en Indias. La perspectiva de obtener un pasaje gratuito y raciones durante el mismo alentó a mucha gente a alistarse en las embarcaciones de la Carrera, principalmente como soldados.

La persecución de los desertores en España correspondía a la Casa de la Contratación. Las autoridades locales debían limitarse a cooperar en esta labor. Cuando esto sucedía en Indias, la facultad para detener a los desertores correspondía a los generales de las formaciones y, al igual que en España, las autoridades de los puertos de arribo y alrededores debían colaborar con ellos. Los generales estaban facultados para castigar no sólo a sus subordinados huidos, sino también a quienes les prestaran ayuda. Sin embargo, al partir las formaciones de las Indias, las autoridades locales adquirían la responsabilidad de perseguir y castigar a los desertores. Las penas contempladas en estos casos eran los azotes, el destierro de las Indias y, en ocasiones, la condena a galeras.²³⁷

En 1609, se ordena castigar a los desertores con cinco años de remo en las galeras. Posteriormente, las ordenanzas militares aumentarán el castigo a seis años e incluirán la pena de muerte para ciertos casos. Pero cuenta Serrano Mangas que, en la práctica, la imposición de un castigo tan drástico no era del todo deseada. El autor relata cómo la propia Corona pedía a los funcionarios de la Casa “que buscasen rogadores que lograsen conmutar el patíbulo por siete u ocho años de galeras”.²³⁸

Terminado el viaje, se procedía a dar a las dotaciones la liquidación final de lo que se les adeudaba por sus servicios. Hasta ese momento, sólo habían recibido cuatro pagas adelantadas los marineros y dos los soldados al momento del embarque. De estas cantidades, se les había descontado el valor de las armas

²³⁶ Consulta de la Junta de Guerra de septiembre de 1609, Indif., 1,867.

²³⁷ Reales cédulas a diversas autoridades de Indias, 29-III-1574 y 8-IX-1574, Encinas, IV, pp. 26-27. Veitia (1671) II, II, p. 45.

²³⁸ F. Serrano Mangas (1989), p. 212. Veitia (1671) II, II, pp. 44 y 54.

que se les entregaban para pelear. El adelanto de pagas en Indias estaba terminantemente prohibido a fin de desalentar las tentativas de fuga.

La paga se haría a los tripulantes una vez que hubiesen concluido con todas sus labores. Así, por ejemplo, los artilleros debían esperar hasta que la artillería estuviera desembarcada; los soldados normalmente eran de los primeros en quedar libres, salvo aquéllos que fueran destinados a escoltar el tesoro río arriba hasta Sevilla;²³⁹ en el caso de los marineros, concluía hasta completar la descarga del navío y estar amarrado en el sitio en donde se le carenaría. Los oficiales encargados de hacer la paga solicitarían la toma de un último alarde en el que comprobarían que las dotaciones estuvieran completas y que fueran los mismos hombres que se habían alistado a la ida. Al recibir la paga, los tripulantes podían optar por devolver las armas que les hubiesen sido entregadas, ante lo cual los oficiales les reembolsarían su valor.²⁴⁰ En el caso de los tripulantes que se quedaban en Indias, los oficiales del sueldo no debían pagar ninguna cantidad a los familiares que la reclamaran, a menos que presentaran licencia expedida por el capitán general en la que se les hubiese autorizado para quedarse por enfermedad u otro impedimento.²⁴¹

D. *Los entretenidos*

En mayo de 1581, con motivo de la provisión de mandos para la flota de Tierra Firme de ese año, el rey comunicaba al Consejo de Indias su inquietud ante la falta de personas capacitadas para desempeñar cargos de relevancia en las armadas.²⁴² Consideraba que, para acabar con el problema, convenía incluir en

239 Esto ocurría cuando la formación se quedaba en Sanlúcar o arribaba en Cádiz.

240 R. C. de 25-III-1608. Recop. L.P., 3, IX, p. 44. Reales cédulas de 8-VIII-1554, de 3-IX-1627 y de 10-VI-1648. Recop. 9, XXI, pp. 54 y 55.

241 R. C. de 5-VIII-1586, Contr., 5,091, 1.

242 A fines del siglo XVI, el rey y su Consejo utilizaban los términos “entretendo” o “gentilhombre” indistintamente para referirse al cargo. Ver Consultas del Consejo de Indias de 7-V-1583, de 13-VIII-1583, y de 10-V-1591, entre otras, en A. Heredia Herrera (1972). Sin embargo, la plaza de gentilhombre era conocida en la Carrera antes de que se instituyeran los entretenimientos. En 1565, Pedro de las Roelas, en su carácter de general de la flota de Nueva España, escribe al rey solicitando seis plazas de gentilhombre. Los jueces oficiales únicamente le ofrecían cuatro, y él argumentaba que con otros generales se habían concedido las seis solicitadas. Asimismo, pedía tres para el almirante. 26-IV-1565. C.M.F.N., 21, 512. La distinción radicaba en que los gentileshombres cumplían funciones de confianza cerca del general o del almirante, pero, a diferencia de los entretenidos, no se pensaba en ellos para suceder un mando. Es común que unos y otros se confundan, a pesar de que existen distinciones entre ellos. Ambos cargos aparecen en las condiciones propuestas para el asiento de 1621: ocho caballeros entretenidos y ocho gentiles hombres del general de la Armada (capítulo 3. C.M.F.N., XXIV, 164). Veitia afirma que los generales

cada flota dos plazas de entretenido para que “aprendan y se entrenen en las cosas de la navegación y que muriendo el almirante lo puedan sustituir”. Al efecto, solicitaba la opinión de los consejeros de Indias. El 5 de junio de ese mismo año, el Consejo emitía dictamen favorable y proponía que los cargos podían darse a quienes ocuparan los oficios de capitán de infantería y alférez, haciendo su nombramiento por “provisión real para evitar que el general nombre a sus amigos”. Finalmente, en diciembre, el rey solicita al Consejo que le proponga a dos personas para que sirvieran como entretenidos en la flota del siguiente año a Nueva España. En febrero de 1582, se hacen los nombramientos.²⁴³ Desde ese momento, las formaciones indianas contarían con plazas de entretenido ocupadas por “caballeros mozos de buenas esperanzas para que se críen y habiliten en las cosas de la mar y de la guerra”.²⁴⁴ Hacia mediados del siglo XVII, llegaron a existir en la Armada dos tipos de entretenimientos: los capitanes entretenidos y los caballeros entretenidos.²⁴⁵ A los primeros se les consideraba mejor capacitados para asumir responsabilidades de mando durante la travesía, en tanto que a los segundos únicamente se les tenía en cuenta para cubrir las plazas vacantes de los primeros. Pese a ello, el sueldo de unos y otros no variaba.

En 1582, los dos entretenidos que se embarcaban en cada flota recibían un sueldo de treinta ducados al mes por cuenta de averías.²⁴⁶ Hacia 1607, la Armada de la Carrera contaba con seis plazas de entretenido con sueldo de trescientos reales al mes. Además de esta paga, los entretenidos recibirían la ración ordinaria.²⁴⁷ A mediados del siglo XVII, su sueldo seguía siendo prácticamente el mismo: treinta escudos al mes.²⁴⁸ Por esos años se embarcaban cuatro capitanes entretenidos y ocho caballeros entretenidos.²⁴⁹

Durante la travesía también se podía dar el caso de que el general se sirviera de alguno de ellos para sustituir la baja de algún oficial. En principio, los

podían nombrar ocho gentilhombres, quienes asistirían al general y oficialidad de la armada. Al efecto, irían repartidos en los galeones. J. Veitia (1671) II, II, p. 35.

²⁴³ Consultas, Consejo de Indias de 23-V-1581, 5-VI-1581, 13-XII-1581 y 10-II-1582 en A. Heredia Herrera (1972).

²⁴⁴ Consulta de la Junta de Guerra, 31-VII-1607, Indif., 1,867.

²⁴⁵ J. Veitia (1671) II, I, 53 y II, pp. 23-26.

²⁴⁶ Indif., 739, 391. Respuesta del rey a la consulta del Consejo de Indias de 13-XII-1581 en A. Heredia Herrera (1972).

²⁴⁷ Consulta de la Junta de Guerra, 31-VII-1607, Indif., 1,867.

²⁴⁸ Calculamos que un real equivalía a treinta y cuatro maravedíes, y un escudo, a trescientos cincuenta.

²⁴⁹ J. Veitia (1671) II, II, p. 23.

generales contaron con cierta libertad para designar a los oficiales sustitutos. Pero ya en 1640, la Junta de Guerra de Indias escribía al general de la Armada de la Carrera ordenándole que durante la travesía cubriera las capitanías vacantes con los capitanes entretenidos. La sustitución no les daría derecho a ser reconocidos como capitanes, sino como gobernadores de la compañía, toda vez que la provisión de capitanes correspondía al rey.²⁵⁰

La obtención de entretenimientos en la Armada llegó a ser bastante apetecida por la nobleza y la alta burocracia. Ello ocasionó que a finales de la tercera década del siglo XVII existieran listas de espera para ocupar una plaza. Este incremento de la popularidad del oficio, paradójicamente, ocasionó su decadencia. En 1623, Felipe IV se felicitaba por los buenos resultados obtenidos con la institución.²⁵¹ Menos de dos décadas más tarde, la institución empezará a padecer de ciertos vicios. En primer lugar, los titulares empezaron a vender sus plazas a interinos. Este problema se mantiene sin aparente solución hasta que en 1657 se dispone que se sustituya a los entretenidos que no se embarcaran.²⁵² Por otra parte, los generales nunca se sintieron cómodos con la presencia de entretenidos cuyo nombramiento provenía de la Corte, puesto que ello reducía sus posibilidades para designar gente de confianza en los cargos que vacaran.²⁵³ Los entretenidos sufrían esta enemistad y recibían malos tratos a bordo de las embarcaciones. La situación debió llegar a ser tan tensa que, en la siguiente década, la Corona expidió diversas cédulas a través de las cuales pedía a los generales que dispensaran un mejor trato a los entretenidos.²⁵⁴

Las formaciones de la Carrera solían contar entre su personal con oficios diversos que no guardaban necesariamente relación con la guerra o la navegación, pero cuya presencia se consideraba de extrema utilidad.

Entre ellos encontramos al médico, al barbero y al boticario. La presencia de un médico dentro de la formación durante el siglo XVI era más bien ocasional. El cuidado de la salud de pasajeros y tripulantes por esos tiempos corría a cargo de un boticario y del barbero. Si bien la presencia de estos oficiales era relativamente frecuente en algunos navíos de la Carrera, las disposiciones que obligan a embarcarlos llegarán durante la mitad del siglo. En 1555, se decreta que las naves debían llevar un barbero. Un año más tarde, se exige también la presencia de un boticario. Este último tenía la obligación de llevar sus propias medicinas. Los

250 *Ibidem*, II, I, p. 53.

251 Consulta de la Junta de Guerra de 12-I-1623. Citada por F. Serrano Mangas (1989), p. 253.

252 R. C. a los oficios del sueldo de 6-XI-1657. Citada por J. Veitia (1671) II, II, p. 25.

253 F. Serrano Mangas (1989), pp. 253 y ss.

254 Reales cédulas a generales de 11-IV-1633, de 6-III-1633 y de 6-XII-1638. Recop., 9, XXI, pp. 3 y 4.

jueces oficiales debían proporcionarle una ayuda para que pudiera comprarlas. Llegado el momento de administrarlos, el boticario cobraría el valor de los medicamentos a los pacientes.²⁵⁵ Hasta 1598 no se dispondrá que la Armada de la Carrera cuente con un médico. Al igual que lo sucedido con los otros cargos sanitarios, esta plaza ya había sido ocupada con anterioridad a la expedición del precepto que ordenaba su creación. Ejemplo de ello es una formación anterior, al mando del general Francisco Coloma, que contaba entre su personal con un médico. El médico era designado por el general, y su salario fue similar al percibido por el gobernador del tercio.²⁵⁶ Veitia Linaje relata cómo en años posteriores la figura del boticario cae en desuso y el barbero se transforma en cirujano. De esta manera, las formaciones llevarían un médico, un cirujano mayor embarcados en la capitana y cirujanos para cada una de las naos de armada.²⁵⁷

Para el cuidado espiritual de pasajeros y tripulantes estaba previsto que se embarcara un clérigo en todos los navíos.²⁵⁸ A bordo de la capitana iba el capellán mayor. Todos los capellanes que prestaban sus servicios en navíos de armada eran designados por el general. Para ocupar estos puestos estaba prohibido utilizar religiosos pertenecientes a órdenes. Además, los capellanes debían dejar fianza para garantizar su regreso a España.²⁵⁹

En las formaciones también se contaba con la presencia de un alguacil. Sus responsabilidades incluían hacer ejecutar los mandatos del general, detener gente y, en general, mantener el orden entre los que iban en el convoy.²⁶⁰ En época de Veitia Linaje el cargo se hizo vendible.²⁶¹

E. *Los escribanos*

A bordo de casi todas las embarcaciones del periodo que nos ocupa encontramos la presencia de un escribano. Estos oficiales cumplían fundamentalmente con la función de dar seguridad jurídica a todos los hechos ocurridos dentro de

255 R. C. a los jueces oficiales de abril de 1555. Copulata, 7, XI, p. 129 y R. C. a los jueces oficiales, 9-IX-1556, Indif., 1,965, 13, 197v.-201v.

256 J. Veitia (1671) II, p. 27. La cédula que instituye el cargo es de 28-IV-1598.

257 J. Veitia (1671) I, XXII, 7 y II, II, p. 27.

258 R. C. a los jueces oficiales de abril de 1555. Copulata, 7, XI, p. 129.

259 J. Veitia (1671) I, XXX, p. 12. Veitia Linaje afirma que la exigencia de la fianza a los capellanes había caído en desuso.

260 En 1576, Pedro Martínez, alguacil de la Armada de la Carrera, solicitaba que se le reconociera su facultad de poder asistir y llevar derechos en las almonedas de bienes de difuntos y prender soldados. R. C. a Cristóbal de Eraso, mayo de 1576, Indif., 2,495, 20v.

261 J. Veitia (1671) II, II, p. 27.

la nao o relacionados con la travesía de ésta. La reglamentación del cargo venía desde mucho tiempo atrás, por lo que las primeras disposiciones relativas de la Carrera principalmente se limitan a reproducirlas. La situación se mantendrá esencialmente igual en el ámbito de las embarcaciones mercantiles en los siglos XVI y XVII. No así en el caso de aquellas naves cuyo financiamiento provenía de la Hacienda Real o de la avería. En estos casos, los escribanos combinaban sus labores tradicionales con el desempeño de algunas funciones de carácter burocrático que les eran encomendadas aprovechando su fe pública. De esta manera, los escribanos de las capitanas y almirantas de flotas anteriores a 1565-1566 solían llevar registro de las mercancías que ingresaban a las naos, la tripulación ordinaria, los soldados, armas y bastimentos embarcados por cuenta de la avería, así como de todos los hechos ocurridos durante el viaje.

Pero las necesidades administrativas de la Hacienda Real y la avería no quedaban solucionadas con la sola presencia de un escribano a bordo de cada nao financiada por estos fondos. Su solución requirió la creación de escribanías especializadas en las diversas etapas necesarias para hacer operar a las flotas o a una armada. Los primeros en ser llamados para intervenir serán los escribanos de la Casa de la Contratación. Las operaciones normalmente se desarrollaban bajo la supervisión de los jueces oficiales contador o factor. Pronto se vería que la carga de trabajo rebasaba la capacidad de este primer cuerpo. Sus principales brechas se hicieron sentir en un aspecto tan delicado como la toma de cuentas. Será precisamente con objeto de realizar los balances de las armadas despachadas por cuenta de la Real Hacienda como los jueces oficiales de la Casa reciben comisión para nombrar a un oficial que se dedicara a sacar las cuentas y actuar en los despachos, bajo la supervisión de uno de ellos. El nombramiento recayó en Juan de Jaén, quien lo ejerció hasta 1560 en que fue sustituido por Juan Carrillo. Durante este lapso, las responsabilidades del cargo aumentaron sensiblemente hasta terminar por convertirlo en todo un funcionario especializado en el despacho de las armadas.²⁶² Sin embargo, su intervención en la toma de cuentas se ve disminuida con la creación de otros oficios hasta quedar reducida a una mera intervención testimonial; precisamente la función del escribano. También durante ese periodo su ocupación se había distanciado de la Hacienda Real para

²⁶² Los datos proceden de un informe realizado por los jueces oficiales en 1564 citado por J. Veitia (1671) I, XXVII, pp. 3 y 4. Por otra parte, el inicio de los servicios de Juan de Jaén en la Casa de la Contratación debe remontarse hasta finales de la década de 1530. Schäfer menciona que Juan Suárez de Carbajal lo recomendó ampliamente a los jueces oficiales en 1537. E. Schäfer (1935) I, p. 66.

centrarse en lo relacionado con la avería. El cargo de escribano mayor del despacho de las armadas se había consolidado.

La expedición de las Ordenanzas de la Avería en 1573 establecerá con claridad las funciones encomendadas al escribano mayor del despacho de las armadas, e incorporará la figura del escribano mayor de armada. Las funciones del primero incluían hacer la lista de la gente de mar y guerra anotando su nombre, origen y señales, estar presente en la paga que se hacía durante el embarque y atender a la toma de cuentas que el contador de la Casa hacía al general y maestros al regreso. Era responsable de pasar todos los acuerdos y autos que se hicieran para despacho de las armadas, haciendo registro y libro de cada armada. El libro debía iniciarse con la cédula real por la que se ordenaba su despacho.²⁶³ Al igual que lo sucedido con la toma de cuentas, en los años siguientes a la expedición de las Ordenanzas de la Avería, el escribano mayor del despacho perderá muchas de sus facultades ejecutivas, y su función estará cada vez más concentrada en dar fe de los actos ocurridos durante el despacho. Los herederos de las funciones ejecutivas serán los oficiales del sueldo: veedor y contador.

Por lo que respecta al escribano mayor de armada, su labor guardaba estrechas semejanzas con las desempeñadas por el escribano de nao. Es decir, estaba encargado de elaborar toda la documentación, privada o pública, que se requiriera durante el viaje. Tenía bajo su cargo el libro en donde se asentaban todos los hombres de mar, guerra y artilleros que servían en la armada. Sus responsabilidades superaban su mera inclusión como fedatario para integrarlo como otro funcionario dedicado a velar por el estricto apego a la legalidad. A la salida de Sanlúcar, debía solicitar al general que hiciera un alarde de toda la gente que hubiere recibido paga. Desde ese momento, empezaría a llevar la cuenta de las bajas y deserciones, así como asentar las licencias otorgadas por el general para ausentarse. A él correspondía registrar las condenaciones y otras actuaciones hechas por el general de la formación o el almirante.²⁶⁴ La provisión de este cargo correspondió a los jueces oficiales hasta que en 1594 fue transferida al prior y cónsules.²⁶⁵ Posteriormente, se ordenará al presidente de la Casa que vigile las aptitudes de los sujetos designados por los representantes del comercio.

²⁶³ Capítulos 24 y ss. Ordenanzas de 1573. Encinas, III, pp. 174-179.

²⁶⁴ Instrucción al escribano mayor de armada y flota de la Nueva España, 24-VI-1591, Contad., 4,889.

²⁶⁵ R. C. a presidente y jueces oficiales de 31-III-1594, citada en otra al presidente de 31-V-1594. Encinas, II, 349. Nos estamos refiriendo a la provisión del escribano mayor en las armadas financiadas por la avería. Por lo que respecta a las que dependían de la Hacienda Real, existía el oficio de escribano mayor de armadas, a quien correspondía proveer a los escribanos que

A bordo de las naves de armada, el escribano de nao se conocía como “el escribano de raciones”. Como ya hemos dicho con anterioridad, su labor no difería diametralmente de la desempeñada por sus pares en las embarcaciones mercantiles. En todo caso, una instrucción dada a uno de ellos en 1597 nos ayudará a exponer con mayor precisión sus funciones: llevaría libro en donde asentaría todos los bastimentos, pertrechos, armas y otras cosas recibidas por el maestre, declarando quién las entregaba, su calidad y cantidad, y haciéndole cargo al maestre. Debía presenciar la entrega de raciones a la tripulación, certificando que se sirvieron con las pesas y medidas adecuadas. Se le entregaba una copia de la instrucción que se daba al maestre para que se cerciorara de que las raciones se daban conforme a lo ordenado. Estaba obligado a informar cada ocho días de las bajas o ausencias entre los tripulantes. Asimismo, se le encomendaba llevar la cuenta de lo que se gastare de pólvora y armas. Este documento debía expresar los motivos del gasto y contar con la firma del capitán. El escribano, en general, registraba todo lo que entraba y salía del galeón.²⁶⁶

F. *La gente de mar*

La gente de mar estaba compuesta por todos aquellos hombres de la dotación de una embarcación que desempeñaban labores relacionadas con la maniobra, propulsión, mantenimiento y defensa especializada. Sus componentes en una nao mercante dependían de una estructura de mando unificada, cuya cabeza era el capitán o maestre, y que jerárquicamente se descomponía en el piloto, el contra maestre, el guardián, los artilleros y marineros, los grumetes y los pajes. En cambio, en las naves de armada, los mandos se hallaban diversificados incluso entre la propia gente de mar. La presencia del condestable a la cabeza de los artilleros rompía con el orden jerárquico tradicional. Se encontraba directamente subordinado a la autoridad del capitán para las cuestiones relacionadas directamente con el ejercicio de su oficio. Sin embargo, los artilleros solían colaborar en el manejo del timón durante la travesía, por lo que en esa circuns-

servirían en ellas. Al respecto, en 1561 se creó una polémica cuando Diego de Acuña, escribano mayor de las armadas reales, reclamaba al rey su derecho a designar al escribano mayor de las naos de armada que escoltarían a la flota de Tierra Firme de 1561. Dicho nombramiento había sido hecho por los jueces oficiales (Memorial de 1561, incluye un traslado del título de 1553. C.M.F.N., XXI). A pesar de que no tenemos conocimiento del resultado de las gestiones de Acuña, es muy probable pensar que la petición le fue denegada, toda vez que se trataba de una formación dependiente de la avería y por lo tanto fuera de su competencia.

²⁶⁶ Instrucción a escribano de nao de armada, 1597, Contad., 4,889.

tancia se encontraban bajo las órdenes del piloto. Por lo demás, la presencia de soldados en las naos obligaba a mantener con la mayor claridad posible las subordinaciones existentes, aunque, en general, la estructura resultante guardaba semejanzas con la existente en las mercantes.

a. El maestre

Toda vez que el cargo de capitán ya ha sido tratado en el capítulo anterior, iniciaremos la exposición de los cargos de la gente de mar con el maestre. Este oficial tenía como su principal responsabilidad la representación de la embarcación frente al exterior. Era él quien daba la cara frente a los cargadores o concertaba la compra de bastimentos y pertrechos. Dentro de la nao, también le correspondía vigilar que la carga estuviera bien acomodada y que los pertrechos y bastimentos para el viaje fueran suficientes. Asimismo, se le reputaba perito en las materias de navegación.²⁶⁷ No obstante, esta última característica no siempre fue habitual. Por ello, desde temprana época estuvo ordenado que los maestros que navegaran en el ámbito de la Carrera debían haber aprobado el examen que al efecto les hiciera el piloto mayor de la Casa de la Contratación.²⁶⁸

Cuando una embarcación era embargada para ser utilizada como de armada en un convoy determinado, correspondía al dueño o al maestre hacerse cargo de los preparativos para el viaje. Servirían como maestros de la nao durante el viaje, y serían responsables del equipo y bastimentos que se les entregaran.²⁶⁹ Tratándose de navíos propiedad de la Real Hacienda o la avería, en viaje realizado por cuenta de esta última, la designación del maestre correspondía a los jueces oficiales, con acuerdo del general, el proveedor y del prior y cónsules.²⁷⁰

La posición era aprovechada por los maestros para hacerse cargo del transporte de metales preciosos en el viaje de vuelta. Esta actividad debió generar sustanciosos beneficios. Ello, a pesar de que el cobro de cualquier cantidad adicional al costo regular del flete de los metales estaba prohibido.²⁷¹ Otra

²⁶⁷ García de Palacio (1587), libro IV, capítulo XXI.

²⁶⁸ Capítulo 16, Ordenanzas de 1534. Desde 1572 se permitió a los dueños de naos vizcaínas y guipuzcoanas ir por maestros de sus propias embarcaciones sin necesidad de ser examinados, con la condición de que llevaran dos pilotos examinados (R. C. a jueces oficiales, 27-I-1572). La permisión se hará general a partir de 1613 (R. C. de 31-VIII-1613. Recop. L.P., 3, XII, p. 7. Recop., 9, XXIV, p. 18). En el caso de las embarcaciones de menor porte, estaba permitido que sus maestros y pilotos viajaran sin necesidad de estar examinados (R. C. al juez oficial de Canarias, 28-II-1590. Encinas, III, p. 219).

²⁶⁹ Capítulos 25 y 27, Ordenanzas de 1573.

²⁷⁰ Reales cédulas de 5-X-1594 y de 29-III-1601. Recop. L.P., 3, XII, p. 2. Recop., 9, XXIV, p. 41.

²⁷¹ Capítulo 49, Ordenanzas de 1552.

posible fuente de ingresos era recurrir a la declaración de mermas ocurridas durante el viaje. Merced a este artilugio, los maestros reducían la cantidad de metal portado. Para evitar este vicio, se decide ordenar a los oficiales de los puertos americanos que empacaran bien las barras y enviaran relación adjunta. Los maestros responderían de cualquier daño con sus fianzas.²⁷²

El hecho de ser el maestro de la nao no garantizaba que el oro y plata iría bajo su cargo. Es decir, que sería maestro de plata. Para poder aspirar a dicho cargo, debían otorgar fianzas suficientes y gozar de buena fama. En ocasiones, incluso estos requisitos no eran suficientes. Pero ello respondía a otras razones. Como el transporte de metales siempre generaba expectativas de jugosas ganancias, los generales solían encomendar la tarea a gente de su confianza nombrándolos maestros de plata. De esta manera, a bordo de las naos de armada convivieron dos maestros: el de la nao o de raciones y el de plata. Los maestros de nao no dejaron de reclamar su derecho a ser nombrados custodios de los metales transportados hasta ver su petición satisfecha. En 1576, se ordena que si el maestro de una nao daba fianzas suficientes, debía excusarse el nombramiento de un tercero para la custodia de la valiosa carga.²⁷³

De esta manera, los maestros de naos de armada debían otorgar dos tipos de fianza en la Casa de la Contratación. Con una garantizarían el correcto uso y la devolución de los bastimentos y pertrechos que les fueren entregados al iniciar el viaje. Con la otra, darían seguridad de la entrega de los metales y mercancías cuyo transporte les fuera encomendado.

A pesar de las fianzas otorgadas, la labor de los maestros de plata dejaba mucho que desear. Testimonio de ello son las numerosas referencias a sus prendimientos a la conclusión del viaje. Esta situación no deja de ser ambigua cuando se observa cómo el Consejo solicita al rey se deje en libertad a los maestros de plata de una flota anterior para que pudiera partir en la que se preparaba y el monarca accede a la petición.²⁷⁴ Los continuos fraudes perpetrados por los maestros de plata obligarán a la Corona a quitar a los maestros de nao la posibilidad de aspirar al cargo de maestro de plata. En adelante, quien ocupara dicho cargo debía contar con un nombramiento específico. De esta manera, a bordo de las naos de armada se encontraría un maestro de raciones y un maestro de plata.

272 R. C. a jueces oficiales de 14-X-1572. Encinas, III, pp. 345-346.

273 R. C. a jueces oficiales y Cristóbal de Eraso de 19-III-1576. Encinas, IV, p. 188.

274 Consulta del Consejo, 25-V-1597. A. Heredia Herrera (1972).

b. El piloto

El piloto ocupaba, por lo regular, el tercer lugar dentro de la prelación de mandos del navío. Quien ostentara el cargo debía tener experiencia en la navegación para la que se le fuere a emplear, así como poseer ciertos conocimientos teóricos. Su función principal era guiar la embarcación trazando el recorrido que seguiría durante todo el viaje. También se encargará de ordenar la ejecución de todas las maniobras necesarias para la propulsión y salvaguarda del navío. La expansión Atlántica, con los cambios que ésta implicó, ocasiona que el piloto se convierta en una pieza fundamental para la realización de cualquier travesía interoceánica. La navegación pasa del cabotaje tradicional a la navegación de altura. Es decir, de la orientación con la costa se pasa a la orientación con el sol y las estrellas. La ley de la partida citada por Veitia Linaje (II, XII, 5) expresa que el naochero debía tener ciertas cualidades, pero no pone énfasis en los conocimientos y manejo de instrumentos; ésa debe ser la diferencia esencial entre la navegación antes y después de la expansión.

Sus instrumentos de trabajo a fines del siglo XVI eran carta de marear, compás, astrolabio, ballestilla, cuadrante, dos relojes, dos pares de agujas de marear, ampolletas de Venecia, candil de cobre, algodón para mechas, cien brazas de fonda alquitranada y seis libras de plomada.²⁷⁵

Dada la trascendencia del piloto para la feliz conclusión de la travesía, desde los inicios de la Carrera empiezan a dictarse disposiciones destinadas a regular el acceso a la plaza y garantizar su solvencia en el ejercicio del oficio. Una de las primeras referencias a la necesidad de contar con pilotos hábiles aparece con motivo del nombramiento de Américo Vespucio como piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. El nuevo funcionario no sólo debía trazar las cartas de marear y los mapas de las islas y territorios recién descubiertos, sino que también se esperaba que instruyera a quienes fueran a ocupar la plaza de piloto en las naos que pretendieran cruzar el océano.²⁷⁶ El carácter de esta disposición, más que vinculante, es una expresión de buenas intenciones. Fue necesario esperar algunos años para que se dictara la primera disposición que exigía que cualquier embarcación que pretendiera ingresar a la Carrera debía contar con los servicios de un piloto examinado por el piloto mayor de la Casa o, en su defecto, que su maestre hubiese aprobado dicho examen.²⁷⁷ La licencia expedida a los pilotos que aprobaban el examen únicamente les autorizaba a

²⁷⁵ García de Palacio (1587), libro IV, capítulo XXII.

²⁷⁶ Título a Américo Vespucio de agosto de 1508. Copulata, 7, XV, p. 64.

²⁷⁷ R. C. de 21-V-1514. Recop. L.P., 3, XI, p. 6 y R. C. de agosto de 1527. Copulata, 7, XV, p. 27.

ocupar dicha plaza en embarcaciones que hicieran el recorrido para el que habían sido examinados. De esta manera, los había para la navegación a la Nueva España o a Tierra Firme.²⁷⁸

Muy pronto, la obligación será ampliada para exigir la presencia de piloto y maestre examinados en cada nao o, en defecto de este último, dos pilotos. La idea de llevar dos pilotos se aplicará posteriormente a las capitanas y almirantas.²⁷⁹

Con el establecimiento del sistema de dos flotas anuales, la facultad de nombrar al piloto que regiría la navegación de la capitana y, consecuentemente, la del convoy, correspondía al general. El nombramiento debía recaer en piloto examinado y estaría vigente durante el viaje. En el siglo XVII, la costumbre será proveer un piloto mayor de la armada o de la flota para que ocupara el cargo de forma permanente. Únicamente variará la forma en que se le instituía en el oficio.

El piloto mayor de la Armada de la Carrera era proveído por el rey por consulta de la Junta de Guerra a propuesta de la Casa de la Contratación. También solía tomarse en cuenta la opinión del general.²⁸⁰ El nombramiento del piloto mayor de la flota de la Nueva España se producía de forma semejante, aunque Veitia aclara que a principios del siglo XVII se acostumbraba que el general propusiera al candidato, los de la Casa mostraban su consentimiento y la Junta de Guerra aprobaba.²⁸¹

Los intereses comerciales siempre permanecieron estrechamente ligados a los protagonistas de la Carrera. Un ejemplo de ello que guarda relación con los pilotos es la súplica que hace Pedro de las Roelas, general de la flota de Nueva España, al rey, en el sentido de permitir la presencia de dos pilotos a bordo de su capitana. El motivo de su petición, más que por razones de seguridad, era porque el piloto titular llevaba algunas mercancías cargadas en la flota. Y toda vez que la orden de navegación indicaba que, en el cabo de San Antón, la capitana se dirigiría a La Habana y el capitán general mudaría de embarcación llevando a la flota a San Juan de Ulúa, el piloto no tendría ocasión de vender sus mercancías por estar en Cuba. Con el piloto sustituto se pensaba que éste podía llevar a la capitana a Cuba dejando al piloto-mercader ir a la Nueva España.²⁸²

La aptitud de los pilotos para el desempeño del cargo será un asunto muy cuestionado. Un memorial de Pedro Menéndez de Avilés hace hincapié en la poca destreza de los pilotos de la Carrera. Considera que la raíz del problema se

278 Capítulo 143, Ordenanzas de 1552. Veitia, II, XII, p. 17.

279 R. C. presidente y jueces oficiales, 4-IV-1587. Encinas, IV, p. 151.

280 J. Veitia (1671) II, XII, p. 1.

281 *Ibidem*, p. 4.

282 Memorial de Pedro de las Roelas, 26-IV-1565. C.M.F.N., 21, 514v.

encontraba en el piloto mayor y cosmógrafos de la Casa de la Contratación, aduciendo que su falta de experiencia en el mar no les hacía buenos instructores en aspectos prácticos, siendo la teoría que enseñaban poco útil.²⁸³ Un relato de un pasajero sobre su viaje efectuado en 1573, refiere que los pilotos no tenían una idea clara del paraje por el que navegaban.²⁸⁴

c. Otros oficiales

Bajo las órdenes directas del capitán, maestro o piloto se encontraba el contra maestre. Su presencia era requerida desde el momento en que se iniciaba la carena manteniéndose hasta el momento en que la embarcación terminaba la descarga al finalizar el viaje. Vigilaba las maniobras de carga de la nao y ordenaba su distribución en la bodega. Asimismo, estaba al tanto de que la nave fuera equipada correctamente y de velar por su buena conservación. Durante el viaje, se encargaba de coordinar a los marineros en las labores de maniobra y propulsión, siguiendo las órdenes que recibía del piloto. Contaba con un oficial subordinado denominado guardián. A éste correspondía acomodar la carga dentro de las bodegas de la nao, haciéndose cargo de su buen estado y el de las embarcaciones auxiliares. El guardián también se encontraba al mando de los grumetes y pajes.²⁸⁵

Otro cargo de relevancia a bordo era el despensero. Su labor se centraba fundamentalmente en vigilar la buena conservación de los bastimentos y repartir las raciones a la dotación. Para el desempeño de estas funciones, se servía de los pajes.²⁸⁶ Junto al despensero encontramos al alguacil del agua. Se trata de un oficial especializado en el cuidado y reparto del líquido vital. Adicionalmente, auxiliaba al despensero.²⁸⁷

Para efectuar las reparaciones que se requiriesen durante la travesía, las embarcaciones contaban con un calafate y un carpintero. Al primero correspondía vigilar que la nave estuviera estanca. La operación de las bombas de la nave estaba bajo su cargo. En cuanto al segundo, su labor se centraba en efectuar todas las reparaciones que requiriese la estructura de la nao o sus embarcaciones auxiliares.

283 C.M.F.N., 21, 434.

284 Carta de Eugenio Salazar citada por J. L. Martínez (1984), p. 294.

285 García de Palacios (1587), libro IV, capítulos XXIII y XXIV.

286 *Ibidem*, libro IV, capítulo XXV.

287 Veitia afirma que en sus tiempos nadie servía el cargo por negarse a afianzar la residencia del mismo. J. Veitia (1671) II, II, p. 34.

Se le reputaba capaz de emprender la construcción de una embarcación.²⁸⁸ A diferencia de las demás naves, las de armada contaban con los servicios de dos oficiales de cada especialidad. De los embarcados en la capitana, el general escogía a uno de cada oficio para designarlo maestro mayor.²⁸⁹ Otro oficio perteneciente al ramo de reparaciones cuya presencia era frecuente en las dotaciones de la Carrera, era el tonelero.

Además del personal existente en cada embarcación, las flotas y armadas contaban con oficiales especializados que prestaban servicios al grueso del convoy. Entre ellos podemos mencionar la presencia de dos buzos²⁹⁰ y un cosmógrafo.²⁹¹

d. Los marineros

El grueso de la dotación de la gente de mar estaba compuesto por los marineros. Entre éstos, se hacían distinciones entre los marineros propiamente dichos, los grumetes y los pajes. Los primeros, de más edad y experiencia, se ocupaban de la mayor parte de las faenas necesarias para la navegación. Además, se esperaba de ellos que no sólo conocieran su oficio, sino que también se les veía como hábiles guerreros en potencia. Por ello, la orden de 1582 no duda en exigir la presencia en las naos capitana y almiranta de por lo menos cien “porque como sabéis, mientras con más gente de mar, mejor armada va la nao, y muy mejor se defiende, y ofende al enemigo”.²⁹²

Los grumetes solían tener alguna experiencia en el arte, aunque todavía se les reputaba como aprendices. Por lo general, realizaban actividades que requerían poca destreza.

En cuanto a la labor de los pajes, ésta se centraba en los trabajos de limpieza y mantenimiento de la nao, así como en el auxilio en tareas relacionadas con el servicio. Correspondía a los pajes decir las oraciones que a diario se hacían.

e. El salario

Los salarios de los tripulantes de la época que nos ocupa solían ser fijos o determinables en función de las ganancias obtenidas con motivo del viaje. La primera forma era característica de las embarcaciones de armada, en tanto que la segunda lo era de las mercantes.

288 García de Palacio (1587), libro IV, capítulo XXVI.

289 J. Veitia (1671) I, XXIII, p. 14 y II, II, p. 35.

290 R. C. de 27-II-1555, Indif., 1,965, 12, 333-333v.

291 R. C. a oficiales de sueldo de la armada, 4-III-1578, Indif., 2,495, 2.

292 Ordenanzas de 20-I-1582. Encinas, IV, pp. 137-139.

Los salarios de los tripulantes de las primeras armadas a costa de la avería eran determinados por los funcionarios de la administración bipartita del gravamen. Pero, muy pronto, la Casa de la Contratación, el Consejo de Indias y el rey harán sentir su presencia en esta materia. La tendencia en todo momento fue la de mantener fijos los salarios. Ello no siempre benefició al despacho de las flotas y armadas, dadas las reticencias de la gente para alistarse en vista de la reducida paga. A mediados del siglo XVI, Juan de Mendirichaga solicitaba que se aumentara el salario de la tripulación, porque con lo que se ofrecía nadie quería ser reclutado.²⁹³

El monto del salario ofrecido a los marineros que se alistaran en la Armada de la Carrera en 1576 era de tres ducados al mes. En opinión del capitán general de la formación, esa cantidad era insuficiente para atraer a la gente, toda vez que en las embarcaciones mercantes se ofrecía más. Propone que se aumente a cuatro.²⁹⁴ La petición sería atendida con dos años de retraso.²⁹⁵

En 1595 se determinó que el maestre de la capitana percibiría treinta ducados al mes, el contra maestre, veinte y el guardián, quince. El maestre de la almiranta recibiría veinticinco escudos, el contra maestre, dieciocho y el guardián, doce. Los pilotos de capitana y almiranta percibirían veinticinco escudos, y los demás, veinte.²⁹⁶

Hacia 1612, el salario de los marineros ascendía a cuarenta y cuatro reales al mes. Los grumetes percibían mil maravedíes al mes;²⁹⁷ es decir, un tercio menos que aquéllos.²⁹⁸

En 1614 los maestros de galeón, quienes percibían quince escudos al mes, reciben un aumento de diez escudos.²⁹⁹

En todo caso, la gente de mar que fuera reclutada para servir en la Carrera debía dejar fianza en el sitio en donde se alistare. Mediante la fianza, los tripulantes garantizaban su permanencia en el servicio. Ello permitía a los oficiales del sueldo librarles las cuatro pagas adelantadas que se les solían dar para que se prepararan para el viaje.³⁰⁰

293 C.M.F.N., XXI, 181.

294 R. C. de 26-III-1576, Indif., 2,495, 2, 10v.-11. El rey pide a los jueces oficiales que emitan su opinión al respecto.

295 R. C. de 3-VI-1578, Indif., 2,495, 2, 121v.

296 R. C. de 10-III-1595. Recop. L.P., 3, XII, p. 1. Recop., 9, XXIV, p. 42.

297 R. C. de 1612, Contrat., 4,889.

298 Veitia Linaje menciona que los grumetes percibían un tercio menos que los marineros. J. Veitia (1671) II, II, p. 39.

299 R. C. de 8-XI-1614. Recop. L.P., 3, XII, p. 43. Recop., 9, XXIV, p. 26.

300 Contrat., 4,889. De acuerdo con una disposición fechada en 1612.

En 1564 se dispone que los salarios y fletes recibidos por maestros, pilotos y marineros de la Carrera no estuvieran sujetos al cobro de la avería. La medida pronto sería aprovechada por los mercaderes, quienes, al hacerse pasar por maestros, adquirirían la posibilidad de transportar muchas de sus mercancías libres de aquel gravamen. En 1570 se corrige tal anomalía, al establecerse que los mercaderes quedaban apartados de tal beneficio.³⁰¹

En adición al sueldo ordinario, los generales estaban facultados para repartir ventajas a los marineros que lo merecieran. Los elegibles eran aquéllos que servían a sueldo y no por concierto. Se les autorizaba a repartir hasta doscientos ducados.³⁰² Parece que hacia 1607 la costumbre de repartir ventajas entre los tripulantes estuvo a punto de desaparecer. Ello obligó al general Francisco del Corral a escribir al rey, a través de la Junta de Guerra, para informarle sobre los buenos resultados obtenidos con el otorgamiento de ventajas a los marineros que destacaran en el servicio, y solicitaba que se mantuviera dicha costumbre. La Junta de Guerra propone que se repartan doscientos ducados al mes en ventajas y el rey accede.³⁰³ En 1621 se pedía a los generales que repartieran con igualdad las ventajas.

f. Privilegios

Al igual que la mayor parte de los gremios y otras organizaciones que agrupaban gente diestra en algún oficio, la gente de mar contaba con ciertos privilegios. En su caso, los antecedentes se remontaban a épocas tan lejanas como los tiempos del rey Alfonso el Sabio y aun anteriores, tratándose de los habitantes de los puertos del Cantábrico. Sin embargo, a fines del siglo XVI, las tradiciones parecían haberse desvanecido. Ello dio pie al envío de numerosas cartas y memoriales por los que se solicitaba la expedición de nuevos privilegios o el reconocimiento de anteriores. Los primeros logros se expresan en las Ordenanzas de 1606 y sus reformas de enero del siguiente año.³⁰⁴ Los marineros adquieren, entre otros derechos, el de ser bien tratados por sus superiores, de gozar de media paga durante sus licencias invernales y de llevar armas. Asimismo, se les concedía la posibilidad de ser preferidos en la recepción de carga para sus embarcaciones.

301 R. C. a juez oficial tesorero, prior y cónsules, 3-VI-1564. Encinas, III, p. 191. R. C. a jueces oficiales, 4-XII-1570. Encinas, III, pp. 190-191.

302 R. C. de 8-XII-1593. Recop. L.P., 3, XIII, p. 15. Recop., 9, XXV, p. 22.

303 Consulta de la Junta de Guerra, 18-II-1607, Indif., 1,867.

304 Cuatro de noviembre de 1606 y 22 de enero 1607. C.M.F.N., III, 353. Despachadas por el Consejo de Guerra.

No obstante, las nuevas disposiciones no parecen satisfacer a los pilotos y maestros de la Universidad de Mareantes de Sevilla, toda vez que, tras la expedición de las reformas a las Ordenanzas de 1606, solicitaban al rey el reconocimiento de su condición de comitres reales, como antiguamente se nombraban y, consecuentemente, la concesión de los privilegios que éstos gozaban. También proponían la equiparación de sus privilegios con los de los artilleros.³⁰⁵

En agosto de 1608, la Junta de Guerra consultaba al rey sobre la posibilidad de conceder a la gente de mar de la Carrera diversas preeminencias adicionales. Se pensaba reconocerles el derecho a ser considerados para la provisión de los oficios de general y almirante. Asimismo, declaraban que los capitanes debían servir por lo menos seis años en la Armada del Océano o cuatro viajes a las Indias para acceder al cargo. El rey dará su acuerdo a lo consultado.³⁰⁶

Un año más tarde, el rey concede a la Universidad de Mareantes de Sevilla nuevos privilegios y preeminencias, y confirma gran parte de los que ya habían sido otorgados.³⁰⁷ La importancia de esta cédula radica en el hecho de que, a diferencia de las anteriores, que habían salido del Consejo de Guerra, ésta proviene del de Indias. La vigencia de disposiciones en el ámbito de la Carrera y en general en las Indias que no contaran con el pase del Consejo de Indias siempre estuvo cuestionada. De esta manera, a pesar de que las Ordenanzas de 1606 y sus reformas hacían alusión expresa a la Carrera, el duque de Medina Sidonia no ocultaba sus dudas sobre su aplicación en ese ámbito en un memorial fechado un año antes.³⁰⁸

A mediados de siglo se le concede a los marineros y oficiales de la Carrera la posibilidad de poder llevar por su cuenta un cierto número de botijas de vino para su venta en los puertos indianos. La cantidad que podía embarcarse se determinaba en función al cargo que se desempeñaba.³⁰⁹

305 Representación al rey de enero de 1607. C.M.F.N., VIII, 225.

306 Consulta de la Junta de Guerra de 8-VIII-1608, Indif., 1,867. En el apartado II del capítulo anterior, se hace mención de algunas observaciones hechas por el duque de Medina Sidonia a esta consulta, relativas a los inconvenientes de nombrar mareantes para ocupar plazas de general y almirante.

307 Su texto íntegro en J. Veitia (1671) II, VII, p. 33.

308 “Y en las gracias y preeminencias que V.M. fue servido conceder a los marineros en las cédulas del año pasado de 606 su fecha en Ventosilla en 3 de noviembre y en la de 2 de enero del mismo año [*sic*] su fecha en Madrid ambas despachadas por el Consejo de Guerra secretario Antonio de Aróstegui que guardándoles aquello mismo a los mareantes de la Carrera de las Indias no les quedará qué pedir, ni qué desear...”. Memorial al rey de septiembre de 1608. C.M.F.N., XII, 443.

309 Capítulo 22, Instrucción de 1674.

G. *La gente de guerra*

La forma tradicional de obtener soldados para el servicio en la Carrera era mediante el alistamiento. Los aspirantes debían tener entre veinte y cincuenta años, no tener defectos físicos, no ser pasajeros o gente que tuviera intenciones de quedarse en las Indias y ser competentes en el ejercicio militar. Para efectuar el reclutamiento, los generales solían echar el correspondiente bando. Cuando las necesidades de personal eran amplias, como en el caso de la Armada, solía enviarse a los capitanes de infantería a diferentes poblaciones a efecto de que llenaran las plazas de sus respectivas compañías. Los capitanes recibían una *conducta* que les legitimaba en el desempeño de la tarea, y una instrucción en la que se les indicaba lo que habían de hacer.³¹⁰ Llegados a los destinos asignados, debían enarbolar bandera en lugar visible y leer las condiciones bajo las cuales recibirían gente al servicio del rey. La labor de coordinación era llevada a cabo por el comisario de infantería. Éste entregaba a los capitanes la lista de poblados en los que podían reclutar, y les proporcionaba las rutas que habrían de seguir desde los sitios de reclutamiento hasta el puerto de embarque. Su labor también incluía la de controlar la conducta de los capitanes así como la de evitar y, en su caso, remediar los abusos cometidos.³¹¹ Todo este proceso era vigilado de cerca por el capitán general de Andalucía.

El traslado de los reclutas era una cuestión delicada. Su presencia en grupo en las poblaciones que encontraban a su paso solía generar inquietud entre los habitantes. Ello, sin contar que, dado el caso, estos últimos debían proporcionar a los soldados alojamiento en sus hogares. Los mandos buscaban evitar este inconveniente manteniendo a sus hombres separados. Así, por ejemplo, cuando eran alistados, los oficiales los solían enviar de vuelta a sus casas previniéndoles de la próxima salida. Pero no los reunían hasta que la compañía se fuera a trasladar. Durante el viaje al puerto, debía vigilarse que los hombres guardaran buenas costumbres. Asimismo, la presencia de personas ajenas a la tropa se encontraba prohibida. Pese a ello, al lado de las compañías solían viajar artesanos especializados que, contando casi siempre con la anuencia del capitán, proveían de ropa, armas y otros bienes a los soldados.

Uno de los principales inconvenientes de hacer alistamientos de gente cada vez que se preparaba una formación era que los hombres que ingresaban al servicio solían carecer de la experiencia necesaria para desempeñar las funciones que se les encomendaban. A pesar de que los soldados que ingresaban en las naos

310 Capítulo 3, Instrucción de 4-I-1606. Recop. L.P., 3, IX, p. 9. Recop. 9, XXI, p. 19.

311 R. C. de 5-II-1607. Recop. L.P., 3, IX, p. 32. Recop., 9, XXI, p. 40.

de armada no requerían de conocimientos náuticos, su asimilación de las condiciones de la mar y su destreza en el combate a bordo proporcionaba amplias ventajas a la embarcación frente a un posible enemigo. La solución a este inconveniente fue la de mantener un cuerpo de soldados permanentemente, a fin de disponer de ellos para las formaciones indianas. La idea ya había sido aplicada con éxito en las formaciones navales que operaban en el Mediterráneo. En el ámbito Atlántico, será la Armada de la Guarda la primera formación en contar con compañías de infantería de forma permanente.³¹² Sin embargo, éstas no serán mantenidas con regularidad hasta la primera década de la siguiente centuria.³¹³

La identificación de ciertas compañías de infantería con el servicio en la Armada de la Carrera ya era perceptible hacia 1610. Así lo demuestra el hecho de que la Junta de Guerra insista en el regreso de aquéllas que habían sido tomadas para acudir a la frustrada jornada de Larache.³¹⁴

El conjunto de compañías destinadas permanentemente al servicio de la Armada se conocía como el tercio de la Armada. Bajo esta denominación, las compañías eran agrupadas no sólo para efectos administrativos, sino también para su mejor manejo durante las maniobras de combate. Los tercios empezaron a ser usados por el ejército español en Italia a principios del siglo XVI. Dada la versatilidad de que estaban provistos, los tercios españoles obtuvieron importantes éxitos en los campos de batalla europeos. Un tercio se componía por lo regular por unas doce compañías. Éstas, a su vez, estaban integradas por una cantidad de hombres que podía variar entre los cien y los doscientos cincuenta, en función de su localización, época y actividad encomendada. Cada compañía se dividía en escuadras de veinte o veinticinco hombres. No obstante, la reglamentación para integrar un tercio, salvo el corto periodo de aplicación de las Ordenanzas de 1534, siempre permitió a los mandos españoles variar el número de sus integrantes, en compañías o en hombres. Entre fines del siglo XVI y mediados del XVII, llegaron a coexistir tercios cuyo número de integrantes era cercano a los dos mil, mientras que otros difícilmente superaban los mil.

La adaptación del tercio a las Armadas, más que por razones de estrategia, se debió principalmente a motivos de carácter administrativo. En el combate en la

³¹² El 12-II-1596 se consultaba al rey para la provisión de capitanes para las compañías de la Armada de la Avería que se hallaban alojadas en Andalucía. A. Heredia Herrera (1972). Bordejé incluso menciona que, en 1594, la Armada del Mar Océano había sacado su dotación del tercio de la de la Guarda. Bordeje y Morencos (1992), p. 192.

³¹³ Una consulta de la Junta de Guerra, fechada el 31-IV-1605, menciona que se reclutó gente para formar ocho compañías para la Armada (Indif., 1,867). Otra de 5-IV-1605 de la Cámara de Indias propone gente para ocupar seis plazas de capitán en el tercio de la Armada.

³¹⁴ Consultas de la Junta de Guerra de 30-XI-1610 y de 22-I-1611. A. Heredia Herrera (1984).

mar, la movilidad de los combatientes se encuentra sumamente restringida. Por otra parte, las embarcaciones debían llevar a bordo armamento de muy diversos tipos para responder a las necesidades que se presentaran. En contraste, algunas compañías de los tercios, a pesar de que se caracterizaban por su versatilidad en el uso de armas y técnicas de combate, solían tener alguna especialidad determinada, que utilizada en conjunto con las especialidades de las compañías vecinas lograba magníficos resultados en la batalla. Así, por ejemplo, las compañías de piqueros contaban con algunos mosqueteros entre sus efectivos, pero el grueso del fuego correspondía a alguna compañía de arcabuceros del propio tercio. En la mar esto resultaba prácticamente imposible. No obstante, el típico soldado de tercio sí respondía a las necesidades existentes, al ser reputado como un hombre preparado para combatir de formas diversas. En el plano de la organización, la designación de un tercio para el servicio en alguna armada resultaba bastante cómoda. Sus mandos, los funcionarios administrativos y los de apoyo podían encontrar fácilmente su símil en las estructuras de tierra. De hecho, el deseo siempre fue el de equiparar a unos con otros, lo cual nunca fue bien recibido por los de tierra.

A la cabeza del tercio se encontraba el maestre de campo. En el caso de la Armada, el cargo de maestre era ejercido por el gobernador del tercio. Él mismo solía encargarse del mando de la primera compañía del tercio. Al mando de la segunda compañía en importancia se encontraba el sargento mayor. Las compañías restantes estaban comandadas por capitanes de infantería. Los capitanes, a su vez, eran asistidos por un alférez, un sargento y por cada escuadra que se formara dentro de la compañía se designaba un cabo.³¹⁵

Las compañías del tercio de la armada, para evitar su desintegración durante el lapso que transcurría entre su desembarco y su nuevo embarque, solían ser alojadas en sitios designados por el rey. Durante este lapso se les proporcionaba un sitio para dormir, alimento y sueldo. Los gastos originados por estos conceptos eran cubiertos por el fondo de la avería.³¹⁶ El alojamiento del tercio representaba una carga muy gravosa no sólo para la avería, sino también para las autoridades de los lugares a donde se le destinaba. El comportamiento de sus integrantes dejaba mucho que desear, e incluso se agravaba radicalmente cuando

315 G. Parker (1972), pp. 274 y ss.

316 El tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera, a diferencia de los tercios asignados a otras armadas o regiones, no dependía exclusivamente del rey en el aspecto administrativo. Como era utilizado para la protección de los tesoros traídos de ultramar, su financiación provenía de la avería. Ver el capítulo 41 del asiento de la avería de 1627 en Sumarios, III, XXXII, p. 41. En cambio, sus actividades militares propiamente dichas estaban encomendadas a personal delegado por el rey.

la paga se retrasaba.³¹⁷ En ocasiones, cuando los gastos resultaban demasiado gravosos por algún imprevisto o cuando simplemente no había fondos, se optaba por licenciar a sus integrantes.³¹⁸ Los efectos de la licencia repercutían invariablemente en el despacho de la formación del siguiente año.

En 1634 se opta por suprimir el alojamiento del tercio. La medida significaba la desaparición del tercio, debido a que sus integrantes saldrían de todo control llegada la Armada a la península. Sin embargo, la falta de numerario parece ser más apremiante. La orden que permite nuevamente el alojamiento de la infantería de la Armada de la Carrera, y que virtualmente constituye una nueva fundación del tercio llegará en 1642. El nuevo tercio estaría integrado por compañías compuestas por ciento cincuenta soldados en lugar de los cien de antaño.³¹⁹ En todo caso, las compañías embarcadas en capitana y almiranta solían llevar una cantidad ligeramente superior de efectivos.

Por otro lado, encontramos lo sucedido en las flotas. Al igual que la Armada, éstas originariamente dependían del reclutamiento para obtener a su gente de guerra, aunque sus necesidades siempre fueron marcadamente inferiores. En 1600, el Consejo de Indias expone al rey las ventajas que podrían obtenerse si se utilizaban soldados tomados del presidio de Cádiz para tripular las flotas. El rey accede a la propuesta.³²⁰ Pero el problema no era tan fácil de resolver. Dos años más tarde, con motivo de la orden del rey para que los soldados que irían en la flota de Tierra Firme de ese año salieran del presidio de Cádiz, la Junta de Guerra informó de que las necesidades de la flota eran de trescientos efectivos, y el presidio sólo tenía ciento veinte. La dificultad habría de ser resuelta nuevamente, recurriendo al levantamiento de gente.³²¹ No obstante, la leva se sigue considerando una medida poco deseable. Así sucede en 1612, cuando se ordena que las dos compañías llegadas en la flota de Nueva España ese año se embarcaran en la de Tierra Firme.³²²

³¹⁷ Serrano Mangas cita una carta del duque de Medina Sidonia fechada el de 22-VIII-1632 en la que expone al rey sus dificultades para controlar a los efectivos del tercio a causa de la falta de paga. F. Serrano Mangas (1989), p. 231.

³¹⁸ Un caso muy ilustrativo de ello es el capítulo 34 del asiento de la avería de 1627, por el que se permite a los administradores de dicho gravamen, licenciar a los efectivos del tercio a la conclusión del viaje, siempre que la Armada hubiese invernado (Sumarios, III, XXXII, p. 34).

³¹⁹ J. Veitia (1671) II, II, pp. 2 y 4. De acuerdo con el capítulo 18 de las Ordenanzas Militares de 1605, las compañías residentes en España se integraban con no menos de ciento noventa soldados, en tanto que las que servían en el exterior lo hacían con cien. En 1632, se expiden nuevas ordenanzas.

³²⁰ Consulta Consejo de Indias de 6-VIII-1600 en A. Heredia Herrera (1983).

³²¹ Consulta de la Junta de Guerra de 21-IX-1602, Indif., 1,866.

³²² Consulta de la Junta de Guerra de 12-I-1612 en A. Heredia Herrera (1984).

En 1613 se propone mantener permanentemente las cuatro compañías que servían en las flotas. Durante el invierno se les alojaría en el presidio gaditano. La idea implicaba sacrificar la guardia permanente de ese punto fuerte, dado que la Corona no contaba con suficientes recursos para sostener más soldados. La idea es aceptada por el rey, quien ordena al duque de Medina Sidonia, en su carácter de capitán general de Andalucía, que se encargara de socorrer a la plaza gaditana cuando las compañías de su presidio se encontraran embarcadas.³²³

Antes de continuar, conviene hacer una aclaración. A diferencia de lo ocurrido con el tercio de la Armada, la gente de guerra de las flotas —como se ha dicho con anterioridad—, provenía del presidio gaditano. Esta circunstancia hacía que la carga de su alojamiento durante el tiempo que las flotas estaban en la península fuese absorbida por el rey. En la consulta citada en el párrafo anterior, el rey solicita que se ponga el asunto en conocimiento del duque de Medina Sidonia, porque las arcas reales carecían de fondos suficientes como para pagar el acrecentamiento de los salarios a causa del alojamiento de las compañías de flota. Ello provocaría que, estando las flotas fuera, no habría dinero suficiente para reforzar la guarnición permanente para que mantuviera un número capaz de dar seguridad al puerto.

A partir de la década de 1620, la flota de Tierra Firme empezó a embarcar gente procedente del tercio de la Armada de la Carrera, quedando las compañías del presidio gaditano para el servicio local y para tripular las naos de armada de la formación novohispana.³²⁴

a. El sargento mayor

Por consulta de la Junta de Guerra de 3 de diciembre de 1605 se propone la provisión de la plaza de sargento mayor para las compañías de la Armada de la Carrera. El rey accede y solicita se le propongan candidatos. A partir de ese momento, el cargo seguirá siendo utilizado en la Armada.³²⁵

El sargento mayor estaba encargado de controlar a los demás sargentos y representaba el vínculo a través del cual el gobernador del tercio se comunicaba con la oficialidad. Su sueldo era equivalente al de un capitán de mar y guerra.³²⁶ También gozaba de facultades para detener y castigar a sus subordinados.

323 Consulta de la Junta de Guerra de 7-V-1613 en *idem*.

324 R. C. de 21-XI-1622. Recop. L.P., 3, I, p. 144 y Capítulo 4, Instrucción de 1674.

325 A. Heredia Herrera (1984).

326 Consulta de la Junta de Guerra de 3-XII-1605, Indif., 1,866 y F. Serrano Mangas (1989), p. 251.

Aunque debía dar parte al general de sus intenciones con anterioridad a la ejecución de la pena.³²⁷

b. El capitán³²⁸

El capitán de infantería era el responsable máximo de la compañía. Su actividad incluía cualquier asunto relacionado con su unidad, empezando desde el reclutamiento de los efectivos que la habían de componer. Gozaba de jurisdicción para castigar a sus subordinados con penas corporales, aunque ésta se limitaba principalmente a aquellas faltas cometidas con flagrancia o para mantener la disciplina dentro de su compañía. Cualquier otro tipo de falta debía ser vista por las justicias militares en proceso ordinario.³²⁹

Tradicionalmente, los capitanes de infantería que se embarcaban en las naos de armada de las flotas eran designados por los generales de las formaciones, hasta que, en 1607, la Junta de Guerra solicita que su nombramiento se haga mediante provisión real. Fundamentaban su opinión en el hecho de que los generales utilizaban esas plazas para beneficiar a sus criados y sirvientes. El rey estimó que no era un buen momento para cambiar la costumbre, puesto que por esas fechas ya se había nombrado capitán general y almirante para la siguiente flota. Consideraba que por esa ocasión bastaría con obligar al general a presentar a los capitanes para su aprobación. Un mes más tarde, la Junta de Guerra insiste sobre la necesidad de hacer la provisión de capitanes por consulta. Esta vez el rey accede. Para enero de 1608, ya se estaban consultando y nombrando los primeros capitanes.³³⁰

En el caso de los capitanes que servían en la Armada, su nombramiento se hacía por provisión real. En el capítulo anterior mencionamos que, a partir de 1607, los capitanes de infantería absorben el cargo de capitán de mar en las embarcaciones de armada. La medida pretendía reducir los costos de la avería mediante la eliminación de un oficial a bordo. Las responsabilidades de la navegación serían vigiladas por el capitán, pero el gobierno real recaería en el piloto. La razón principal tenida en cuenta para preferir a los capitanes de

327 R. C. de 13-III-1683, *Contrat.*, 5,093, 1, 114.

328 Estimamos necesario aclarar que, en ocasiones, el cargo de capitán de infantería y el de capitán de navío podían coincidir en un mismo individuo. Muchas veces, la designación de capitán podía implicar que el sujeto sobre el que recaía obtenía ambos cargos. Sin embargo, estimamos necesario aclarar que se trata de dos ocupaciones distintas. Por ello, se exponen por separado.

329 La administración de justicia en el ejército de tierra correspondía a los auditores y capitán general. En el caso de la Armada, la facultad era del capitán general.

330 Consulta de la Junta de Guerra de 7-IV-1607, de 15-V-1607 y de 12-I-1608. En A. Heredia Herrera (1984) e *Indif.*, 1,867.

infantería frente a los de mar debe observarse en la capacidad de mando y conocimiento de técnicas de combate de unos frente a la destreza en la navegación de los otros. Destreza que, como hemos dicho, sería suplida por el piloto.

Cuando vacaba el cargo de capitán en alguna compañía de la Armada, correspondía al rey, a través de la Junta de Guerra, designar al sustituto. Cuando se tratara de faltas temporales, correspondía al general nombrarlo. Éste permanecía como interino hasta obtener confirmación real o ser reemplazado por el titular. Sin embargo, en la práctica, el capitán interino solía permanecer en el cargo indefinidamente. Para evitar este vicio se ordena a los generales que no nombren capitanes sustitutos, sino gobernadores. Asimismo, se dispone que el gobierno de la compañía pasaría al alférez.³³¹

La antigüedad de los capitanes de la infantería que servían en la Armada de las Indias empezaba a correr desde el día en que entraban a ocupar el puesto en dicha formación. Los años de servicio en otras partes no eran computados para tales efectos.³³² La importancia de la antigüedad radicaba principalmente en que ella les concedía privilegios ante sus iguales. La oportunidad de poder escoger embarcación antes que los demás era considerada bastante significativa.

c. El alférez

El alférez ocupa el segundo cargo dentro de la jerarquía de la compañía. En caso de falta del capitán, es él quien lo sustituye. No obstante, su labor principal se centra en el cuidado de la bandera de su compañía. La bandera representaba el honor del rey, del capitán y de cada uno de los integrantes de la compañía. Su defensa y cuidado era un aspecto esencial.³³³

Para aspirar a la plaza de alférez, los candidatos debían contar con seis años de servicio de acuerdo con lo establecido por las Ordenanzas Militares.³³⁴ El nombramiento lo realizaba el capitán, pero era necesario que fuera aprobado por la Junta de Guerra de Indias.³³⁵ Según una cédula en caso de que no contaran con los años de servicio exigidos, podían verse favorecidos con una dispensa real. De

331 Veintidós de marzo de 1613. Recop. L.P., 3, IX, p. 2. y F. Serrano Mangas (1989), p. 240.

332 R. C. de 19-III-1639. Recop. L.P., 3, IX, p. 1.

333 R. Quatrefages (1979), p. 142.

334 Capítulo 6, Ordenanzas Militares de 1605. A partir de 1616, se exigieron ocho años de servicio. F. Serrano Mangas (1989), p. 252.

335 El requisito de aprobación del nombramiento por la Junta de Guerra parece que se implanta en 1615. El primero que hemos encontrado data de 14-IX-1615. A. Heredia Herrera (1984). El veedor y el contador de la armada tenían prohibido asentar las plazas y abonar el sueldo de los sargentos mayor y alférez, cuyo nombramiento no hubiese sido aprobado por la Junta de Guerra. R. C. de 1619, Contad., 555.

ser así, tocaba al general de la formación decidir si tenían los conocimientos necesarios para ocupar el cargo.³³⁶ Una cédula anterior prescribía que los candidatos también debían haber realizado por lo menos dos viajes a las Indias.³³⁷

d. El sargento

El cargo de sargento tiene su origen en la necesidad de llevar un mejor control de las tropas, a fin de saber su número, condición, posibilidades y necesidades. Quien ocupara la plaza requería saber leer y escribir, para poder llevar continuamente el listado de la gente que servía en la compañía. A partir de estos listados, se decidía la forma en que se alojaría la gente, su disposición en batalla o sus destinos. Del control administrativo originario,³³⁸ la figura del sargento pronto adquiere una jerarquía dentro de la compañía convirtiéndose en una fuente de mando intermedia.

Los sargentos contaban con jurisdicción para castigar las faltas de sus subordinados, pero ésta se limitaba a aplicar castigos que no lisiaran a los procesados o a reducirles el sueldo. También se reputaba como uno de sus deberes el ejercicio de la función de procurador y solicitador de los soldados ante los mandos de la compañía.

Para acceder al cargo, se requería haber servido por un periodo superior a los seis años.³³⁹

e. El cabo

Se encuentra al mando de la escuadra. Su labor abarcaba desde el entrenamiento de los reclutas hasta la emisión de órdenes durante el combate. Su jerarquía era reconocida inclusive fuera de su escuadrón, por lo que, llegado el caso, podía ejercer su autoridad en otras escuadras. El cabo no contaba con facultades para imponer penas corporales. Toda infracción debía comunicarla sus superiores.

La paga del cabo era la misma que la recibida por los soldados, sólo que éste recibía en función de sus responsabilidades adicionales una ventaja. El armamento también era el mismo que portaban los hombres de su escuadra.³⁴⁰

336 R. C. de 2-V-1631. Recop. L.P., 3, IX, p. 5. Recop., 9, XXI, p. 9.

337 R. C. de 31-III-1607. Recop. L.P., 3, IX, p. 6. Recop., 9, XXI, p. 9.

338 R. Quatrefages (1979), p. 142, citando a José Ferrer afirma que el sargento empezó siendo conocido como contador dentro del ámbito militar.

339 Capítulo 7, Ordenanzas Militares de 1605.

340 R. Quatrefages (1979), pp. 139 y ss.

f. Los soldados

Los soldados que ingresaban al servicio del rey se entendía que debían ser personas de buenas cualidades tanto físicas como morales. A decir de Bernardino de Escalante, sus motivaciones para el servicio debían ser la defensa de la religión cristiana, el honor del rey y la salvación de la patria.

Su obligación principal era la de obedecer y cumplir todas las órdenes que recibieran de sus superiores y mantenerse fieles al rey y a su capitán. Una vez alistados, los soldados recibían dos pagas para su socorro. El armamento que se les entregaba se les daba a cuenta de su salario, aunque a la vuelta del viaje existía la posibilidad de que lo devolvieran, reembolsándoseles el costo del mismo.

Veitia Linaje distingue tres clases de soldados sirviendo en las formaciones de la Carrera. Se trata del mosquetero, quien recibía la mejor paga. Le seguía el aventajado, el cual gozaba de un sueldo ligeramente inferior. Finalmente, encontramos al arcabucero, cuya remuneración equivalía a la mitad de lo percibido por el mosquetero.³⁴¹

Por último, nos queda por mencionar a los músicos. Éstos no eran considerados soldados en sentido estricto; sin embargo, su presencia en las compañías era considerada vital, principalmente en el combate. A bordo de las embarcaciones de armada de la Carrera, había cuatro trompetas o chirimías. La capitana podía llevar hasta seis.³⁴² Su principal función era facilitar la transmisión de órdenes entre los componentes de la formación. También cumplían con otra función que, en opinión de los mandos militares, era tal vez más importante que la propia transmisión de órdenes. Se trataba de su presencia en el combate interpretando himnos de combate con el fin de animar a los soldados y atemorizar al enemigo.

V. VIDA A BORDO

El conocimiento de las condiciones en las que se desarrollaba la vida cotidiana a bordo de las embarcaciones que hicieron la Carrera, a primera vista, podría alejarnos del esquema jurídico-histórico bajo el que hemos querido plantear el presente trabajo. Sin embargo, aunque reducidas, existieron ciertas normas destinadas a regular el comportamiento de pasajeros y tripulantes durante la travesía. Tampoco podemos dejar de considerar las facultades jurisdiccionales

³⁴¹ J. Veitia (1671) II, II, p. 37.

³⁴² *Ibidem*, p. 35

atribuidas al general. Después de todo, una navegación prolongada necesariamente generaba tensiones y conflictos que requerían de un marco jurídico para su solución.

Respecto de los detalles de la vida en las naos, las fuentes son escasas. Por lo regular, las noticias que hemos encontrado son menciones escuetas o circunstanciales que se hacen en el cuerpo de disposiciones jurídicas o comunicaciones oficiales y privadas. Una idea más clara de la situación nos es proporcionada por tres crónicas bastante conocidas. Se trata de la de fray Tomás de la Torre en 1544-1545, la de Eugenio de Salazar y la de fray Antonio Vázquez de 1622.³⁴³ Unas y otras serán empleadas en el presente apartado.

Un denominador común hemos observado en todas las noticias encontradas de viajeros por mar en la época que aquí tratamos: embarcarse era un verdadero suplicio. En muchas ocasiones, la inseguridad, incomodidad y miedo del viaje combinados con la mala fortuna a la salida hacían desistir a los viajeros de su empresa sin tener en consideración las pérdidas o daños que ello les podía acarrear. Baltasar de Vellerino relata cómo él iba embarcado con sus padres en la flota del general Pedro Menéndez de Avilés, que se hizo a la vela en 1562 y que “los tiempos fueron tan contrarios después de haber salido de la barra de Sanlúcar que la flota arribó cinco veces a Cádiz. Mis padres, que iban en ella, viendo el principio del mal viaje, aunque había dos meses que estaban embarcados, no lo quisieron proseguir”.³⁴⁴

En cuanto a los tripulantes, su fama dejaba mucho qué desear. Fray Tomás de la Torre comenta sorprendido que el patrón de un barco que los llevó de Sevilla a Sanlúcar “no solamente no renegaba, pero ni aun juraba, que es mucho para persona de aquel oficio”.³⁴⁵ La Corte no era ajena a esta situación. En las instrucciones a los generales se les recuerda continuamente que debían castigar a quien blasfemara o a quienes llevaran una vida licenciosa durante el viaje. En todo caso, los tripulantes debían ser confesados antes de la salida. Además, era preceptiva la presencia de frailes o sacerdotes a bordo de cada embarcación.³⁴⁶

³⁴³ Un extracto de la primera crónica, así como la segunda, aparecen publicadas en los apéndices 2 y 3 de J. L. Martínez (1984). La tercera fue publicada por 1976 en la *Revista de Indias* por B. Velasco.

³⁴⁴ B. Vellerino (1592), p. 3.

³⁴⁵ J. L. Martínez (1984), p. 240.

³⁴⁶ Capítulo 49, Instrucción de 1597. Recop. L.P., 3, I, p. 31. Orden de repartir a los religiosos (dos por nao) 6-V-1603. Recop., 9, XV, p. 43.

Los generales, en las instrucciones que dan con motivo del viaje, también solían incorporar disposiciones destinadas a regular el comportamiento de la gente durante el viaje.³⁴⁷

Uno de los aspectos que más se repite en las disposiciones relativas a las obligaciones de los generales en la travesía atañen al buen trato a los enfermos y el resguardo de los bienes de difuntos. En el caso de los enfermos, cada navío de armada recibía, junto con la provisión ordinaria de bastimento, una dotación de alimentos y medicinas destinadas a los que enfermaran en el viaje. Debido a la mejor calidad de los alimentos reservados para las dietas de los enfermos —pan blanco, huevo, almendras, entre otros—, era necesario ejercer un estricto control en su distribución. El general y el veedor debían vigilar de cerca a los maestros y escribanos de raciones a fin de que las dietas se dieran a quien las requería. Asimismo, debían obligarles a hacer testamento ante el escribano de la nao. Los enfermos eran alojados en el alcázar. Su cuidado estaba a cargo principalmente del capellán de la embarcación, aunque también solía ir a bordo un médico, cirujano o barbero.³⁴⁸

Al sobrevenir la muerte de alguien, el general debía ordenar la toma de un inventario de sus bienes y hacer las gestiones necesarias para determinar si había dejado testamento o alguna otra disposición. En caso de ser mercader o pasajero, se averiguaba si había algún consignatario o familiar en el puerto de destino. De no existir nadie, el general debía nombrar un depositario de los bienes del difunto, quien se encargaría de venderlos en subasta pública. Lo procedido sería entregado en la Casa de la Contratación a la conclusión del viaje.³⁴⁹

En cuanto al cuerpo del difunto, éste era arrojado al mar. Una crónica anónima del viaje de la flota de la Nueva España de 1635 nos proporciona algunos pormenores de la ceremonia fúnebre:

poco alegre día por haber muerto en él el Padre Tomás Domínguez, religioso de la compañía y procurador general de México[...] dijéronsele tres responsos y tras cada uno se disparó una pieza, que esto sólo se hace con personas graves, y al fin cosido en un serón y con dos botijas de agua atadas a los pies para que se hundiese, dándole en voz alta todos buen viaje le echamos a la mar.³⁵⁰

347 Capítulos 1 y 2 de la Instrucción de José Centeno a almirante, capitanes, maestros y pilotos de la flota de Nueva España, 1670, *Contrat.*, 4,889.

348 “Lleven ‘regalos’ para los enfermos, un barbero y un sacerdote a costa de todos los que van en el navío”. R. C. a jueces oficiales de 30-IV-1555, *Indif.*, 1,965, 12, 380v.-383v. Capítulos 49 y 80, Instrucción de 1597. Capítulo 48, Instrucción de 1674.

349 Capítulos 49 y 50, Instrucción de 1597. Capítulo 49, Instrucción de 1674.

350 Relación de viaje a la Nueva España, 1635. C.M.F.N., II, 372v.

La cotidianidad de la navegación solía transcurrir sin grandes novedades. Los relatos que hemos visto no mencionan nada especial, limitándose a expresar las condiciones climáticas de cada día. Los tiempos a bordo de la nave transcurrían en cuartos. Cada uno de ellos marcaba el cambio de guardia.³⁵¹ Los pajes eran los encargados de medir el tiempo. Esto se hacía mediante el empleo de un reloj de arena que marcaba periodos de media hora. El reloj se colocaba junto a la bitácora en la popa del navío. Durante la noche, cada media hora, el paje encargado de medirla debía comunicarse con quienes hacían la guardia en proa para cerciorarse de que no durmieran. Los pajes también solían dar los buenos días y las buenas noches y a continuación rezaban en voz alta pidiendo un buen viaje. Durante la tarde también llamaban a comer. A ellos correspondía servir los alimentos. Al efecto, colocaban una mesa en el *combes*. En ella se sentaban el capitán y sus oficiales. El resto de la tripulación y los pasajeros comían desperdigados por el navío. Pero todos debían hacerlo a la misma hora. La razón era que el fogón, ubicado sobre la cubierta principal cerca del castillo de proa, sólo se encendía una vez al día.

Los pasatiempos durante el viaje eran pocos, debido a la estrechez de la nao. El juego, aunque prohibido, solía ser una actividad común entre marineros y soldados.³⁵² Cuando era posible, los marineros solían probar suerte pescando. De haber alguna calma, algunos llegaban a saltar al agua para nadar. En los días de fiesta, junto con las ceremonias religiosas, llegaron a organizarse peleas de gallos. Cuando a bordo de la nave iban varios religiosos, solían impartir doctrina periódicamente. Todas estas actividades se combinaban con las faenas cotidianas formando una pequeña rutina a bordo. Sin embargo, las condiciones de la travesía a menudo quebraban ese guión cotidiano. La aparición de una embarcación desconocida era motivo suficiente para sembrar alarma entre la gente. Inmediatamente se disparaba la fantasía y superstición de los marineros, quienes infaliblemente reconocían la nave del temido Drake en cualquier carabela que se avistara. Otro motivo de alarma era la navegación durante una tormenta. En estos casos, la mayor parte de la tripulación combinaba las duras faenas del caso con los rezos y los arrepentimientos. Muchos de ellos declaraban haber presenciado apariciones durante el temporal. La imagen de San Telmo en lo alto de la nao fue una visión muy recurrida.

³⁵¹ Carla Phillips, citando a Fernández Duro, afirma que las guardias eran tres: de 4 a 12, el capitán de 12 de la noche a 8 de la mañana, el piloto y de 8 a 4, el maestro. C. R. Phillips (1986), p. 159. Pablo Emilio Pérez-Mallaína sostiene que, en las noches, la tripulación se “dividía en tres trozos que permanecían sucesivamente de guardia”. Los turnos eran conocidos como “guardia de prima”, “guardia de modorra” y “guardia de alba”. P. E. Pérez-Mallaína (1992), p. 80.

³⁵² Capítulo 45, Instrucción de 1674.

La adversidad también podía presentarse en forma de hambre, sed o alguna otra calamidad. Fray Antonio Vázquez da cuenta de una plaga de ratas durante su viaje. Atacaban a marineros y soldados y a todo cuanto se llevaba. Menciona que cuando finalmente se pudo controlarlas, ya habían acabado con gran parte de sus bastimentos. La nave por ese tiempo todavía se encontraba lejos de cualquier punto de avituallamiento, por lo que sus tripulantes se vieron obligados a racionar los maltrechos alimentos y líquidos que quedaban.³⁵³ En ocasiones, no era necesaria la aparición de un problema de semejantes proporciones para que hubiese escasez de alimentos y agua a bordo. La ligereza con la que se llegaron a hacer algunas provisiones obligaba a los generales a racionar la comida poco después de iniciada la navegación.³⁵⁴

Cuando las penurias aparecían o se radicalizaban los integrantes de la flota no dudaban en acudir a la fe en busca de una solución. Sin embargo, también podía ocurrir que consideraran otras circunstancias sobrenaturales como las causantes de sus males. Una relación anónima del viaje de la flota de Cosme Rodríguez Farfán en 1554 menciona que sus tripulantes sufrían una alarmante falta de agua cuando la formación se encontraba en medio del océano. La situación empezó a ser más grave cuando algunas de sus naves sufrieron algunos desperfectos. Todavía empeoraría más a raíz de las calmas existentes. “Los religiosos que iban en la flota y los demás rogaban a Dios por buen tiempo[...] y algunos decían que no podía ser sino que en el Armada venía algún demonio y se habían hecho grandes pecados”. Al poco tiempo, las sospechas encontraron fundamentos. El general en persona pasó a las naves en donde se creía que iban los culpables “con su escribano y Alguacil de la Armada, y se dio tan buena diligencia que sacó el negocio a luz [...] fueron presos los delincuentes”. El cronista concluye este capítulo de su navegación indicando que el tiempo mejoró y que la devoción aumentó entre los que iban en el convoy.³⁵⁵

Un aspecto que merecía especial atención era la distribución de pasajeros y carga a bordo de la nao. En unas embarcaciones que por lo general iban excesivamente cargadas, la colocación de cada cosa debía hacerse con mucho cuidado para evitar que pudiera causar algún embarazo durante las faenas ordinarias de la navegación, o que su acumulación en una sección determinada

353 B. Velasco (1976), pp. 318-323 (Discursos X y XI).

354 La flota de Antonio de Osorio a Tierra Firme que llevaba al conde del Villar pasó sed (1584). También la de 1589 que llevó al consejero Antonio González como presidente de la Audiencia de Santa Fe (C.D.I.U., 14, 296).

355 Relación de lo que la Armada de S.M. ha sucedido desde Sanlúcar hasta Puerto Rico en 1554. C.M.F.N., XXI, 133.

desequilibrara la embarcación. La problemática es descrita por don Pedro de Marmolejo, presidente de la Casa de la Contratación:

[...] el general y capitanes y demás ministros de la Armada están tan mal acostumbrados a llevar muchos cameros, y gallinas en la plaza de armas, y en el alcázar gallineros también por de fuera colgados en el galeón, y asimismo camarotes para religiosos y ministros eclesiásticos y seculares que con licencia del Consejo iban en él, y entre cubiertas, encima de la primera cubierta hacen los capitanes tantos atajos de tablas y aposentos para baúles y cofres, así de su ropa como de la de los pasajeros, y para despensas y regalos que llevan en ellos con tanto daño de la causa pública, pues no estando la cubierta zafa no se puede pelear; y también es daño para el mareaje de las velas y para el servicio de la nao, que más hacen cuatro marineros en una cubierta zafa que veinte si esta embarazada, y en cualquier temporal no hay nao marinera buena si no está muy zafa sobre cubiertas, demás que en un temporal no balancea tanto [...].³⁵⁶