

# EL SOMORMUJADOR Y SU LEGISLACION EN EL CONTEXTO DE LA CARRERA DE LAS INDIAS (\*)

Javier DE CASTRO  
(Estudi General de Lleida)

## Introducción

La creación de un aparato legislativo acorde a las necesidades que desde su inicio experimentó la Carrera de las Indias, planteó a las autoridades de la época un problema difícil de solucionar (1). Al margen del funcionamiento del sistema de flotas, eje principal del entramado comercial, preocupó de forma especial el disponer de una serie de normas jurídicas que preservasen la seguridad de buques y tripulantes en los siempre peligrosos derroteros de ida y vuelta a Indias (2). Con anterioridad a la conquista de América, los textos legales vigentes en la península apenas si hacían referencia expresa a estos temas. A medida que el sistema de la navegación oceánica se fue complicando gracias a las expediciones de descubrimiento y al ulterior desarrollo del comercio colonial, todas aquellas cuestiones tocantes a la pérdida y rescate de pecios se fueron haciendo más precisas, necesitando, de manera urgente, de un resguardo legal y jurídico que las regulase. Fue la propia exigencia de actualización de aquel cuerpo legislativo la que permitió, a partir de la jurisprudencia acumulada durante años, la creación de un aparato legal que contemplase todos y cada uno de los factores que incidían en un hecho insistentemente repetido y que revestía considerable magnitud. La importancia que adquirieron durante los tiempos modernos la práctica del buceo y los nuevos métodos técnicos de inmersión y rescate fue fiel reflejo de esa situación de evolución constante. Es necesario señalar, sin embargo, que las disposiciones de ley sobre esta cuestión, tanto a nivel civil como militar, se fueron solapando unas con otras y es difícil determinar si los ámbitos de aplicación y vigencia de todas ellas no se mezclaron, causando problemas de competencias y jurisdic-

---

(\*) Las imágenes utilizadas para ilustrar este artículo han sido tomadas del manuscrito de Pedro de Ledesma, titulado Pesca de Perlas y Busca de Galeones de 1623. Museo Naval de Madrid.

(1) Remitimos para una profundización al respecto a los especialistas en el tema: Haring, Chaunu, Vilar, García-Baquero, García Fuentes, Martínez Shaw, Lorenzo Sanz, Walker, etc.

(2) Eduardo Trueba: "Normativa sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante el Siglo XVI" en *Revista de Historia Naval*, 3, (1983), pp. 84-131.

ción. Las normativas, pese a todo, fueron dictadas enfocando el problema de la pérdida marítima desde una perspectiva de globalidad y tratando de medir con idéntico rasero dos aspectos primordiales del tema. Me refiero, por un lado, a las medidas destinadas a garantizar la seguridad del buque —antes del inicio de la singladura o durante la misma— y, por otro lado, a los mecanismos a poner en práctica cuando por diferentes razones sobreviniera irremediablemente la pérdida de aquél (3).

Voy a presentar en este estudio un análisis de las disposiciones legales concretas que estuvieron relacionadas con la figura del somormujador y con sus actividades habituales, tanto a bordo de las embarcaciones como en zona portuaria; unas disposiciones que, como veremos más adelante, entroncan de manera diferente con los dos aspectos antes referidos. La aplicación práctica de estas medidas tropezó con una serie de dificultades que se recogen en la redacción de las propias disposiciones y que fueron producto de la disparidad de los contextos en que aparecieron. Formalmente, pueden dividirse en tres apartados diferentes: 1) legislación comercial; 2) legislación de la Armada; 3) Otras disposiciones aisladas.

El primero lo he compuesto a base de aquellas ordenanzas que fueron promulgadas para orquestar las actividades mercantiles de diferentes instituciones públicas y privadas relacionadas con el comercio ultramarino y de un tipo de obras impresas que pese a no ser textos legislativos en sentido estricto pueden, gracias a su contenido, arrojar luz sobre algunos aspectos concretos del mencionado comercio.

El apartado siguiente guardaría estrecha correspondencia con la evolución de la Armada de Guerra hispana y con la actividad llevada a cabo por ésta. Actividad íntimamente unida desde el principio al comercio ultramarino en la tarea de preservar al régimen de flotas —que se veía acuciado por el acoso constante que ejercían otras potencias europeas deseosas de perturbar la hegemonía que la Monarquía Católica ostentó a lo largo de tantos años— y en último término ilustrando, desde las instituciones del reino, el fomento de la actividad del buceo que hasta ese momento apenas si se había hecho merecedora de atención y que se venía practicando entre la población por necesidad y de una forma puramente empírica.

La última parte incluirá básicamente otras órdenes y cédulas que, dictadas

---

(3) Este último extremo va referido a las medidas que las autoridades solían poner en práctica inmediatamente después de conocerse la noticia de una pérdida. El proceso completo se puede desglosar de manera resumida en los siguientes puntos: 1) rescate fiscalizado del pecio; 2) apertura, por parte del Tribunal del Consulado o de las Audiencias que tuviesen jurisdicción en cada caso concreto, de un expediente y de un proceso judicial para poder determinar posibles responsabilidades; 3) cómputo y prorrateo del producto del rescate; y 4) reparto proporcional entre los diferentes interesados.

de manera puntual, pretendían cubrir algunos de los espacios que los grandes cuerpos legislativos, por error u omisión, habían dejado vacíos (4).

## Legislación de comercio

El establecimiento del Consulado de Cargadores en Sevilla no pretendió en un principio otra cosa que agrupar a los comerciantes que trataban con Indias para defender sus derechos, y su tribunal no tuvo otra finalidad que resolver las causas derivadas de los tratos sin dilaciones legales (5). Las Ordenanzas promulgadas en 1556 (6) contaban con un desarrollo en el que 26 de sus artículos estaban dedicados básicamente a su constitución, régimen interno y elecciones, mientras los restantes, hasta un total de 60, se ocupaban de la delimitación de su jurisdicción (7). Al adentrarnos en su contenido podemos comprobar, cómo ya en este tiempo es objeto de preocupación la cuestión relacionada con la pérdida de naos en los viajes comerciales a América (8), aunque los artículos no contengan ninguna referencia a la regulación de un eventual rescate y sobre a quién competía la potestad para realizarlo mediante las pertinentes tareas de buceo:

*(...) Ordenamos, que porque haya mejor recaudo en lo que se salvare de los navíos, que se perdieren, que los dichos Prior, y Cónsules hayan de tener un libro en que pongan por memoria todas las naos, que se perdieren en el camino de Indias, así de ida, como de venida; y en qué lugares se perdieron; y si hay nueva que escapó alguna mercadería, oro o plata (...) (9).*

---

(4) No es mi intención adentrarme, por el momento, en el numeroso papel legislativo conservado sobre prevención, riesgo, control de mercancías, vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones, etc..., ya que aparte de haber merecido en alguna ocasión anterior un tratamiento por parte de otros especialistas, rebasaría en este caso concreto el objetivo propio del estudio que me he planteado.

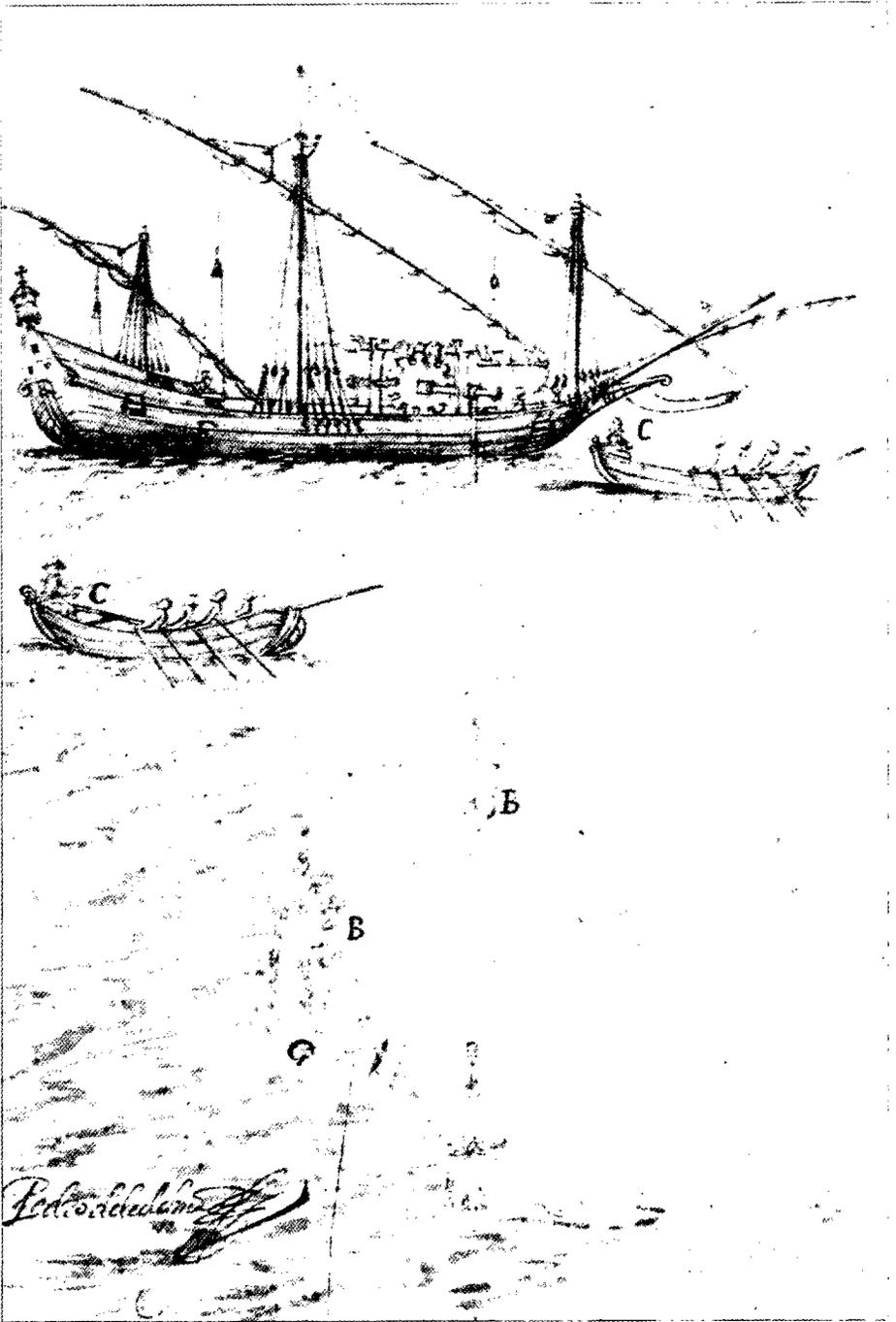
(5) A. Heredia Herrera: "Reglamentos y Ordenanzas del Consulado de Cádiz en el siglo XVIII" en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, vol. I, pp. 59-77.

(6) A.G.I., Consulado, leg. 52 A. *Ordenanzas para el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la ciudad de Sevilla*. (Reimpresión del original sevillano de 1556 efectuada en Cádiz el año 1759).

(7) A Heredia Herrera: "Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla" en *Archivo Hispalense*, 171-173, Sevilla, 1973, pp. 149-183, presenta un análisis de contenido de estas ordenanzas haciendo especial hincapié en el proceso de fundación y funcionamiento del Consulado.

(8) No son sin embargo, estas ordenanzas las primeras normas legales que se ocupan de cuestiones relativas a naufragios en la Carrera de Indias. La primera noticia relacionada con este tema la hallamos en una disposición fechada en Burgos el 26 de septiembre de 1511, en la que se someten a la jurisdicción de la Casa de Contratación "...los que fueren causa de que se pierdan los navíos..." (A.G.I., Indiferente General, 3, fol. 165, reverso).

(9) A.G.I., Consulado, leg. 52 A. *De lo que se perdiere y salvare en el viaje de Indias* (Capítulo 22 de las Ordenanzas citadas en nota 1).



A pesar de que numerosas disposiciones dictadas a lo largo del siglo XVII, al hilo de los problemas que fueron planteándose alrededor del comercio causaron jurisprudencia, no llegaron a incorporarse en su totalidad a aquella reglamentación primera para formar un único cuerpo legal (10). La dispersión y el desconocimiento de estas disposiciones dadas a lo largo de tantos años las hicieron ineficaces en ocasiones, y obligaron a los agentes del comercio a moverse muchas veces al amparo de la costumbre. Ante esta falta de unidad surgieron algunas normas singulares que intentaron llenar el vacío que las pragmáticas reales acusaban. Así encontramos una escueta disposición de Felipe III dictada en Valladolid el 14 de noviembre de 1605, en la que por vez primera se hace mención expresa a la utilidad de la labor del somormujador:

*(...) Mandamos que en la Capitana de cada Flota vaya un buzo, y otro en la Almiranta, porque son muy necesarios en la navegación para los casos fortuitos y accidentes del mar (...) (11).*

Al margen de este texto legal aparecen varios trabajos redactados por particulares con el objetivo de poner al día aquellas cuestiones que, sobre todo, en el ámbito comercial ultramarino habían quedado obsoletas. En este sentido, destacan el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercantes* publicado por Thomé Cano en 1611 y, sobre todo, el *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* de 1671 original de José Veitia y Linaje y de capital importancia por muchas razones.

En la primera de estas obras se pasa cumplida revista, a lo largo de varios de sus capítulos, al correcto apresto que deben observar las naos, y se diserta con profusión sobre las dotaciones y su configuración ideal para los viajes a Indias. Al referirse concretamente a la figura del buzo, sitúa este empleo, a pesar de su baja remuneración —8 escudos de sueldo—, entre los más importantes de a bordo:

*(...) el buzo es de mucha importancia en una nao, pues mediante su resuello va abajo y recorre por debajo del agua todo el galeón y busca por donde la hace (el agua) y con qué repararla; lo que suele hacer, y muchos navíos se salvan (...),*

y resalta que si la actividad se realiza no en un bajel de la Armada sino en uno particular, su consideración y emolumentos pueden aumentar considerablemente:

---

(10) A.G.I., Consulado, legs. 12 a 60 y libs. 29 a 38. Otras disposiciones emanadas de la Corona y dirigidas al Consulado pueden encontrarse en los Registros Cedularios de la Casa de Contratación.

(11) *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias*. Madrid, 1681, tomo IV, folio 48.

*(...) su obligación es tomar por defuera alguna agua grande que se descalza a su galeón u otro de la Armada; y aunque su trabajo nunca se le paga entero, siempre se le da un pedazo; pero si es de mercader, le pagan muy bien (...).*

Tras caracterizar la labor del somormujador propiamente dicha y definir con detalle la pesadez y sacrificio que ésta acarreaba tanto en tiempos de paz como de conflagración, Cano llega a la conclusión de que, al margen de su imprescindible capacidad marinera, el *buzano* puede considerarse, infinitamente más útil después de algún combate:

*(...) es forzoso que sea marinero y que sepa nadar. Sus herramientas son un cuchillo jifero, una macetilla pequeña de madera de pino de cinco libras, poco más o menos, con un cabo corto, con que calafatea las costuras y clava estoperoles en las planchas de plomo (...) en las ocasiones de pelea, ha de estar debajo de cubierta ayudando a tapar balazos que diere el enemigo; per en apartándose de él, ha de ir por fuera a taparlos todos, calafateándolos y echando planchas de plomo con sus estoperoles (...) (12).*

La obra de Veitia y Linaje, distó mucho, por su parte, de ser únicamente un compendio que recogiese, puestas al día, algunas de las orientaciones más o menos novedosas hacia las que la política comercial indiana se iba inclinando. Al margen de que tal discurso tuviese lo anterior como uno de sus objetivos, cabe destacar que se llegó a convertir en una magna recopilación de muchos de los decretos, por no decir de casi todos, que sobre comercio colonial se habían dictado hasta la fecha de su publicación. Sus páginas, y limitándonos por supuesto a la importancia del *somormujo* en el contexto de los viajes comerciales ultramarinos, vuelven a recalcar nuevamente la necesidad insoslayable de contar entre la tripulación de cada flota o convoy —al menos en lo que se refiere a sus naves principales— de un buzo experto que pueda entrar en acción en caso de necesidad.

La creciente atención que parece concederse a este tema en la época, pone de manifiesto —tanto al revisar la normativa civil como la militar— que la utilidad de aquel oficio no se reafirma tan sólo como algo ocasional, sino como una necesidad impuesta por los avatares de los siempre peligrosos viajes a América:

*(...) y en todas las Capitanas y Almirantas se debe llevar un buzo, por si hace alguno de los galeones alguna agua, que no puedan*

---

(12) Thomé Cano: *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercantes*. Las Palmas, 1956.

*tomar por la parte de adentro, que procure por la de afuera reconocer en qué parte está (la vía de agua) (...) (13).*

Al margen de estos intentos aislados por remediar la dispersión de las diferentes disposiciones y reglamentos relacionados con el buen funcionamiento del tráfico naval y del comercio colonial ultramarino, el conjunto legislativo se completaría, no sólo con los decretos dictados para regular la actividad de la marina real, de la que enseguida nos ocuparemos, sino también con las sucesivas *Recopilaciones de Indias* publicadas o proyectadas (14) y con la puesta al día de las viejas ordenanzas consulares hispalenses realizada con ocasión del traslado de Sevilla a Cádiz de la Casa de Contratación (15). Los trabajos efectuados por encargo del Consulado gaditano a todo lo largo del setecientos fueron preludio de la publicación, ya entrado el siglo XIX, de un gran reglamento de comercio que estudiaba con toda atención los múltiples supuestos implicados en la navegación ultramarina (16). Este Código pese a superar con creces, en cuanto a concepción general, número de materias tratadas y jurisdicción, el objetivo inicial de los textos legislativos citados anteriormente, perdió, sin embargo, precisión en algunos aspectos muy concretos, como por ejemplo, el tratado en este estudio. Ciertamente algunos de sus artículos contemplaron el problema de la pérdida de embarcaciones y sus implicaciones en el comercio mercantil (17), pero obviaron, quizás por su excesiva especialización —y a diferencia de las ordenanzas consulares publicadas y de los diferentes proyectos realizados para su puesta al día, que sí lo recogían extensamente (18)—, cualquier referencia al acto físico del rescate de pecios y de a quién y de qué manera competía realizarlo.

---

(13) José Veitia y Linaje: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1672. (Reedición facsímil del Ministerio de Hacienda. Madrid, 1981).

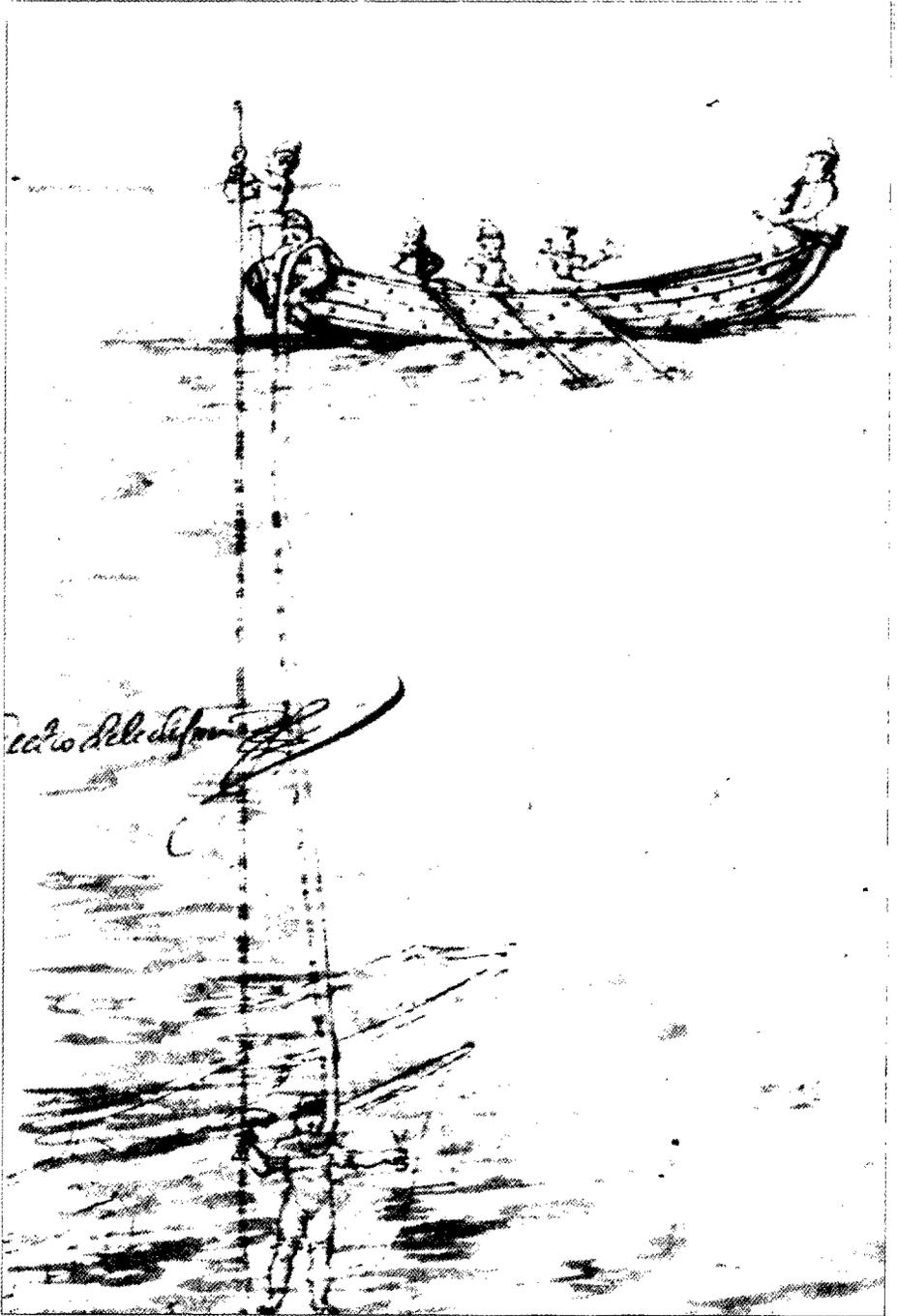
(14) Que quedan resumidas en la edición mandada realizar y publicar por Carlos II en 1681.

(15) A todo lo largo del siglo XVIII se efectuaron continuos trabajos por ampliar las viejas ordenanzas del Consulado de Sevilla de 1566 y adaptarlas a la nueva situación. A pesar de que durante esta centuria, a falta de nada mejor, se vuelven a reimprimir varias veces aquellas viejas disposiciones (1681, 1739, 1759 y 1787), no se ceja en el empeño de elaborar y publicar un reglamento más completo que abarque en su contenido todas aquellas circunstancias que la navegación comercial a Indias presentaba. Así destaca el ingente trabajo de redacción —jamás publicado— llevado a cabo por Pedro Muñíos (1769) —A.G.I., Consulado, 57— y el llamado “Código Legal Mercantil” realizado por Jerónimo Quintanilla, en las postrimerías del siglo, a partir de los borradores de su predecesor —A.G.I., Consulado, 59 y 60.

(16) *Código Mercantil*. Madrid, 1830.

(17) *Ibidem*. Arts. 982 a 991.

(18) A.G.I., Consulado, 57, 59 y 60. Destacan en el denso contenido de los trabajos realizados por Pedro Muñíos y Jerónimo Quintanilla, —citados con anterioridad— sendos apartados titulados muy a propósito *De los naufragios* y *De los naufragios y arribadas*, respectivamente, que se referían con gran profusión de detalles a toda la cuestión de la pérdida de barcos y al mecanismo legal que se ponía en marcha a partir del hecho en sí.



## Ordenanzas de la Armada

Al tiempo que las autoridades civiles se preocupaban por mantener el control del comercio colonial mediante la promulgación de distintos reglamentos que regulasen su funcionamiento, se fueron gestando otros textos que nacieron para cumplir objetivos inicialmente diferentes y quizás menos ambiciosos. Durante los siglos XVI y XVII corsarios, piratas y demás enemigos de la Corona constituyeron un peligro constante para la navegación indiana, por lo que el temor continuo de los comerciantes y las propias autoridades hispanas obligó a dotar a las flotas coloniales de la necesaria cobertura defensiva. No me atrevo a afirmar que antes del siglo XVI pueda hablarse con toda propiedad de una Armada de guerra hispana. En todo caso y a partir del inicio de la Carrera de Indias sí que se hizo necesaria y sus efectivos tanto humanos como materiales tuvieron que aumentar de manera progresiva, acuciados por las necesidades que fueron naciendo a partir de ese momento (19). Este crecimiento considerable conllevó una obligatoria puesta al día de las ordenanzas que regían las actividades militares en el mar y su adaptación a las especiales condiciones de navegación que se daban en las aguas de América (20).

Así nacieron, junto con otras de menor importancia, las *Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del mar Océano*. Este reglamento fue fruto, como ya hemos apuntado, de la inquietud existente en la época por los temas navales y recopila todas aquellas instrucciones y cédulas dictadas individualmente desde mediados del siglo XVI hasta la fecha de su publicación conjunta, el año 1633 (21). Entre sus más de 400 artículos hallamos toda suerte de disposiciones sobre funcionamiento, orden interno y personal que regularon toda la actividad a desarrollar por la milicia del mar. Así, destacan algunos pasajes que arrojan luz sobre la composición de las dotaciones marineras y la oficialidad, haciendo mención especial a los emolumentos a percibir por cada

---

(19) A.G.I., Contratación, 139, lib. I. Existen indicios documentales de que la Armada de la Carrera de Indias se disolvió tres años después de su creación en 1522. En 1528 se reestableció nuevamente debido a la aparición de numerosos corsarios y tras la decisión por parte de los mercaderes afectados de negociar un contrato para el sostenimiento de una flota más o menos estable destinada a preservar la navegación indiana y a proteger, de paso, las costas de Andalucía contra el ataque de enemigos. C.H. Haring: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Méjico, 1939, pp. 88 y ss.

(20) Para un estudio más profundo de los procesos de formación, consolidación y crisis de las diferentes escuadras de la Carrera de Indias nos remitimos a los trabajos de Bibiano Torres Ramírez: *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981 y Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987. Sobre otras actividades de defensa ejercidas desde el ámbito de actuación de la marina real, cf. los de Enrique Otero Lana: "El curso en la política naval de la Corona española (la Escuadra del Norte) y como actividad capitalista" y Marina Alfonso Mola: "La procedencia de los Barcos en la Carrera de Indias. El Corso de la Armada (1778-1802)" ambos en *VIIIª Jornades d'Estudis Històrics Locals. El Comerç Alternatiu: Corsarisme i Contraban (SS. XV-XVIII)*, Palma de Mallorca, 1989 (en prensa).

(21) *Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano*. Barcelona, 1678.

individuo (22). Debe tenerse en cuenta sin embargo, como lo señala Bibiano Torres, que aunque las autoridades se plantearon, desde la formación de las diferentes armadas, el equiparar los sueldos a cobrar por sus tripulaciones a los que gozaban las tripulaciones de los galeones de la Carrera Indias, esto no ocurrió hasta las postrimerías del siglo XVII pese a algunos tímidos intentos de alcanzar tal objetivo (23). En lo que se refiere al tema aquí tratado, las Ordenanzas declaraban la obligatoriedad de llevar en cada Almiranta un buzo, como mínimo, que pudiese encargarse de solucionar todo contrat tiempo surgido durante una singladura en cualquiera de las unidades de la flota o escuadra. Su sueldo estaba fijado en 6 escudos y 6 reales, y era el más bajo de todos los contemplados en ese texto legal para la oficialidad (24).

La constante evolución que acusan la técnica de construcción y la estrategia navales, que naturalmente se refleja en la Armada, llevó consigo una puesta al día de la organización de la misma. Por ello, se promulgan, justo a mediados del siglo XVIII, unas nuevas ordenanzas para el gobierno de la marina de S.M. (25). De esta legislación únicamente destacaré la precisión con que se subrayan las diferentes funciones a desarrollar por la dotación a bordo. En el caso del somormujador, llama poderosamente la atención que por primera vez se contemple —si se me permite la expresión— su multifuncionalidad, aunque no se omite, sin embargo, que su preparación marinera ha de permitirle desarrollar cualquier otra faena para la que sea requerido a bordo:

*(...) el buzo tendrá la obligacion de hacer todos los reconocimientos que se necesitaren debajo del agua, de pasar orinques a las anclas que los hubieren perdido, y generalmente de practicar cuanto se ofreciera en el agua para el servicio del navío (...) y cuando no tuviere que atender a su trabajo de esta naturaleza, asistirá a los del navío, a cuyo fin se le destinará en una de sus guardias; y en ocasión de combate, será su puesto sobre el Alcázar, Castillo o paraje que el capitán tuviere por más conveniente (...)* (26).

El primer gran cuerpo legislativo de la Armada que pueda calificarse como tal fue redactado por el teniente general José de Mazarredo y promulgado por el rey durante el año 1793. Estas *Ordenanzas Generales de la Armada*

---

(22) *Ordenanzas del Buen Gobierno...*, arts. 233 y ss. Se describe la composición que debería tener habitualmente una tripulación y se apunta el sueldo de cada uno de sus miembros.

(23) Bibiano Torres Ramírez: *La Armada...*, pp. 307 y ss.

(24) *Ordenanzas del Buen Gobierno...*, art. 237.

(25) Ordenanzas de S.M. para el Gobierno Militar, Político, y Económico de su Armada Naval. Madrid, 1748, 2 vols.

(26) *Ordenanzas de S.M.,...*, art. XV.

*Naval* (27) nacieron, a partir de una cierta perspectiva ilustrada, de la inquietud expresada por aquel militar y marino de dotar a la Armada de un aparato legislativo que le confiriese toda la eficacia exigida por los tiempos modernos. Además de pasar puntual revista y reglamentar muchos aspectos relacionados con el régimen militar de la Armada, tanto en tierra como en alta mar, las Ordenanzas ilustraban, en ocasiones con primoroso cuidado y toda suerte de detalles, lo relativo a la profesión de marino. Las premisas de rigor y previsión parecían presidir en todo momento el contenido de estos reglamentos. Se observaba tanto el perfecto funcionamiento y el rendimiento diario como la puesta a punto de algunos mecanismos que asegurasen el mantenimiento y la cobertura de aquellas parcelas del servicio que se significaron por su especial dureza.

Este fue, entre otros, el caso de la profesión de buzo considerada de tanta importancia para la Armada y para la navegación en general. Se había llegado a unos extremos tan alarmantes de falta de individuos que estuviesen dispuestos a cargar sobre sí tan pesadas tareas, que las propias autoridades hubieron de tomar la iniciativa e idear algún método que preservase el empleo de somormujador. Uno de los pasajes de estas Ordenanzas, que trataba sobre el aprendizaje de buzos, rezaba lo siguiente:

*(...) ningún aprendiz podrá embarcarse con plaza de buzo en los bajeles sin hallarse capaz de desempeñar todas las faenas como tal (...); desenredar una guindaleza u otro cabo encarcelado en el timón; examinar una vía de agua y taparla, pues en cualquier menor destreza será una plaza supuesta a bordo y, al contrario, en el Arsenal rendirá el valor de su sueldo, ventaja y ración (...)* (28).

El texto de este artículo es el resultado de una experiencia anterior. En efecto, unos pocos años antes de la redacción de este texto, se había dispuesto por Real Orden, la creación de algunos centros especializados que fomentasen y preservasen la figura y actividades del buzo. Mazarredo —que fue el encargado de determinar, a la vista de los resultados, la causa del mal funcionamiento y poco rendimiento de aquellas escuelas— investigó a fondo el caso y extrajo de todo ello diversas conclusiones. Al ordenar las impresiones obtenidas no hizo otra cosa que sentar las bases para unas disposiciones que, aparte de ser aplicadas inmediatamente a su caso particular, formaron parte de las ya mencionadas *Ordenanzas Generales para la Armada Naval*. Su minuciosidad y concreción serán algunas de las razones que hicieron prevalecer durante largo tiempo estos reglamentos, que se mantuvieron prácticamente sin variaciones hasta las postrimerías del siglo XIX.

(27) *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*. Madrid, 1793.

(28) *Ordenanzas Generales...*, arts. 31 y 37.

## Otras disposiciones aisladas

La legislación promulgada en España durante los siglos modernos se estructuró a través de toda una serie de cédulas, pragmáticas, decretos y órdenes reales que entraron en vigor a medida que las necesidades lo requirieron. Así se entiende que los cuerpos legislativos que surgieron en aquellos años, se nutriesen, casi exclusivamente, de la recopilación de todas aquellas disposiciones puntuales, y que durante largo tiempo se fuesen repitiendo algunas de las normativas que, al no haber perdido vigencia, seguían aplicándose corrientemente. Fue sobre todo durante el siglo XVIII, y como consecuencia de la toma de conciencia institucional sobre la importancia de las pérdidas en el mar y su recuperación y de la trascendencia que conllevaba la especialización de la profesión de buzo para aquélla y para otro tipo de faenas portuarias, cuando se produce un verdadero aluvión de disposiciones relacionadas con estas actividades y encaminadas a regular y especificar, cada vez más, todo lo relacionado con el buceo y con el rescate de pecios.

La serie de cédulas que, para concluir, ofrezco en apéndices se ocupan, entre otros temas, del reclutamiento de buzos, de su formación en el seno de la Armada, de los emolumentos a percibir por ellos, etcétera. Ilustran, lo subrayo una vez más, la utilidad que el trabajo de somormujador adquirió sobre todo en el setecientos y ponen de manifiesto cómo las autoridades de esa época, sensibilizadas por la importancia del tema, se preocuparon de actualizar los reglamentos que hasta el momento habían regulado de forma más o menos precisa aquella ingrata profesión y que en ciertos aspectos habían quedado obsoletos.

## ANEXO

Relación de algunas de las cédulas y disposiciones dictadas para reglamentar la actividad del somormujador durante el siglo XVIII (29).

*29/01/1738 (...) para que siempre haya un buzo en los Arsenales para los diferentes casos que se ofrezcan (...)*

*10/11/1770 (...) asignándoles 7 1/2 reales de vellón diarios sin goce de ración a los 2 buzos de cada Arsenal (...)*

---

(29) La presente relación ha sido elaborada a base de cédulas y decretos recogidos de forma dispersa en diversas secciones del Archivo General de Indias de Sevilla y de disposiciones extraídas de la Sección de Manuscritos del Museo Naval de Madrid, concretamente de los números 515 (Índice de Reales Ordenes formado alfabéticamente por el archivero don Joaquín M.<sup>a</sup> de Castro en el año 1790”) y 1958 (“Reales Ordenes y decretos”).

- 29/04/1775 (...) asignando de efectivo buzos en cada Arsenal, el uno con goce de 10 reales y el otro con 8 (...)
- 22/04/1776 (...) estableciendo en la Armada los goces y obligaciones de los buzos (...)
- 04/06/1779 (...) aumentando a los buzos el sueldo hasta 15 escudos mensuales (...)
- 12/06/1779 (...) que gocen el sueldo de 15 escudos mensuales estando embarcados (...)
- 20/02/1787 (...) estableciendo una escuela para la enseñanza de diez muchachos (en el arte del somormujo) en cada Departamento (...)
- 20/02/1787 (...) estableciendo aprendices de buzos y dando reglas para su enseñanza y ascensos (...)
- 11/09/1787 (...) para que el buzo mayor disfrute su ración en dinero (...)
- 30/12/1787 (...) para que el 2º buzo del Arsenal de Cádiz disfrute de 30 escudos (...)
- 22/05/1789 (...) para que anualmente se dé noticia a la vía reservada del número y adelantamiento de los buzos (...)
- 19/06/1789 (...) resolviendo que para fomento de la escuela de esta facultad, remitan los ministros y subdelegados de las provincias los jóvenes que en sus distritos se hallen a propósito para este ejercicio, quienes deben disfrutar sin goces mensuales como alumnos de dicha escuela (...)
- 19/06/1789 (...) para que los aprendices de buzo sobresaliente tengan plaza de marinero y opten a la plaza de 2.ºs buzos (...)
- 19/06/1789 (...) encargando que los ministros de las provincias remitan los mozos que se aficionen a aquel ejercicio (...)
- 21/07/1789 (...) resolviendo que los individuos que se apliquen a esta profesión, se hagan igualmente diestros en la marinería, para cuyo efecto manda se les destine a hacer algunas campañas de mar, con 2 escudos de ventaja sobre el sueldo de la plaza que se les considere y que a su desembarco queden agregados a la marinería del Arsenal para continuar en la Escuela de Buzos, hasta que sea conocida su habilidad en una y otra pro-

*fesión y por certificación de los comandantes de los buques, pueda desti-  
nárseles con plazas de buzo en ellos y conservarla a su regreso, como  
prescribe la R.O. de 20 de febrero de 1787 (...)*

*21/07/1789 (...) para que se embarquen también los aprendices de buzos con  
plazas de marineros y con el goce de 2 escudos de ventaja, quedando a su  
desembarco agregados a la marinería del Arsenal hasta que haya vacante  
de 2.<sup>os</sup> buzos (...)*

*30/07/1791 (...) para que a los que se empleen en el buceo de los escombros  
de las dársenas se les abone la gratificación que se considere a su trabajo  
extraordinario además de su sueldo (...)*

*04/06/1793 (...) resolviendo que al acto mismo de embarcarse, los aprendices  
(de buzo) con plazas tengan preferencia y se les forme asiento de oficiales  
de mar (...)*

*04/06/1793 (...) para que los aprendices de buzos que se embarquen con plaza  
de artilleros, se consideren de preferencia y se forme (con ellos) asiento  
de oficiales de mar; llevándose en la Contaduría de cada Arsenal un libro  
de notas de estos individuos (...)*

*30/04/1799 (...) declarando a Manuel Sánchez de la Campa, buzo mayor de la  
Armada, con el goce de 30 reales diarios (...)*