

# NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD NAUTICA Y SU GRADO DE CUMPLIMIENTO EN LAS NAVES DE LA CARRERA DE INDIAS DURANTE EL SIGLO XVI

Eduardo TRUEBA

## Planteamiento del tema.

Fue un largo puente marítimo el que, durante varios siglos, unió Castilla con los Reinos de las Indias. El hecho de que —a pesar de los defectos— funcionara este enlace con América y con Filipinas (1) es cosa que incluso hoy llena de asombro y, en cierto modo, de admiración, especialmente a quienes por diversas circunstancias hayan tenido alguna relación con la mar y con los barcos.

Vamos a intentar con el presente trabajo un examen de las normas jurídicas que para la seguridad de buques, tripulantes y pasajeros, fueron legisladas por la Corona durante el lapso comprendido aproximadamente entre 1505 y los primeros años del siglo XVII, límite final de nuestro estudio, época en que aparecen nuevas normas en construcción naval para lo que hoy denominaríamos regulación de *Escantillones* (2). El punto medio del período a contemplar podemos situarlo hacia los años 1551-1552 (edición de una de las Ordenanzas de la Contratación).

Es grande la importancia de la legislación, cuyo examen pretendemos, y ello por los siguientes motivos: por el enorme ámbito geográfico que comprendía —una gran parte del Atlántico y la costa americana del Pacífico hasta Filipinas, etc.— y por la amplia jurisdicción y competencia que también como *tribunal marítimo* tuvo la Casa de la Contratación en materia civil y criminal.

---

(1) Son sobradamente conocidas las exploraciones y viajes españoles en el Pacífico. El Prof. Morales Padrón ha estudiado la proyección marítima hispana desde Sevilla (Magallanes-Elcano), Loaysa, Perú o Nueva España. Cfr. *Los descubrimientos de Mendaña, Fernández Quirós y Váez de Torres y sus relaciones de viajes*. Sevilla, 1966. *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Cuarta edición, pags. 510 y sigs. y 576 y sigs.

(2) Repasando la *Recopilación de Leyes de Indias de 1680* se advierte cómo las disposiciones mencionadas sobre escantillones son de los años 1607 y siguientes.

Es de señalar que entre los años 1525 a 1600 se promulgan importantes disposiciones generales, y no sólo entre las dictadas expresamente para las Indias, consideradas como *leyes municipales* (3), sino también entre las de Castilla. Además el Consejo de Indias, creado en 1524, recibe Ordenanzas en 1571 (4).

Nos limitaremos a las normas de *seguridad náutica* y no a las de seguridad militar. Sabido es que para prevenir o rechazar los ataques de corsarios se fueron legislando diversas medidas sobre la navegación *en flotas* o en *conserva* (5), así como el número de piezas de artillería, munición, arcabuces y hasta armas blancas (picas, espadas, etc.), que habrían de embarcarse según las circunstancias (6).

Son interesantes las disposiciones sobre lo que hoy denominaríamos *cuadro indicador*, es decir, la cantidad y calidad de los tripulantes, aspecto que comprende el personal titulado (maestres y pilotos) y examen de los mismos.

Aludiremos a las dimensiones de los buques y a su arqueo (7), así como a la construcción naval (8).

Las disposiciones regulaban los instrumentos náuticos y su homologación, verificación y contraste por la Casa de la Contratación; cartografía; bastimentos y pertrechos (anclas, cables, jarcia, cabullería, bombas, respos, etc.); carenas, cargamentos y estibas, así como la inspección de todo ello.

No podía faltar, tratándose de un tema jurídico histórico, el estudio de las consecuencias penales que las infracciones cometidas contra esta normativa acarrearón. Con mención a la encuesta, información o diligencia, en los casos de naufragio, para determinar culpabilidades, fijar responsabilidades y aplicar sanciones.

No nos ocuparemos aquí, según ya hemos anticipado, de las normas de seguridad militar, nacidas de los continuos ataques de corsarios a los buques que iban y venían de las Indias (América), tanto al aproximarse a España

---

(3) García Gallo, Alfonso: *Metodología de la Historia del Derecho Indiano*. Pág. 67.

(4) Muro Orejón, Antonio: *Ordenanzas del Real y Supremo Consejo de las Indias*. Texto facsímil. Anuario Estudios Americanos, 14. 1957.

No es esencial para el objeto de nuestro estudio la fecha exacta de creación del Consejo de Indias (1523 ó 1524). Para este punto concreto véase la exposición que el Dr. Demetrio Ramos Pérez hace en la obra *El Consejo de Indias en el siglo XVI*. Univ. de Valladolid, 1970. Obra en la que intervienen autores como: Pérez de Tudela. Sánchez Bella. Real, Manzano y otros.

(5) En 1561 el almirante Méndez de Avilés crea el sistema de convoyes para los galeones de la flota. Cfr. Morales Padrón: *Jamaica Española*, pág. 4.

(6) Haring: *Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*. Cambridge. Mass., 1918.

(7) Chaunu: *Sevilla y el Atlántico*. Tomo I, cap. IV, hace notar la poca seguridad que proporcionan los registros en cuanto al tonelaje de las naos. Y en la tercera parte del tomo I, cap. II, señala el difícil problema del tonelaje, tanto en los casos de posible estimación directa, como de evaluación aproximada e indirecta.

(8) Nos remitimos al trabajo en ejecución de Fernando Serrano.

como en aguas americanas. La piratería fue un obstáculo más con el que hubieron de enfrentarse los marinos de aquel siglo, suponiendo un serio costo adicional para las navegaciones trasatlánticas (9). En el año 1537 escribe el Monarca: *Yo he mandado hazer cierta armada para la guarda de las costas del Andaluzía y seguridad de las naos que van y vienen a las Indias de que he mandado por Capitán General a Blasco Núñez Vela* (10). Marinos ilustres como Pero Méndez de Avilés y Alvaro de Bazán mandaron las naves de guarda contra los corsarios.

¿A qué pueblos pertenecían estos corsarios que atacaban los navíos españoles durante el siglo XVI? En las zonas del estrecho de Gibraltar y desde las costas africanas actuaban los berberiscos o *moros*. En el Atlántico, en general, actuaban los franceses, ingleses y escoceses (es curioso que los escoceses son específicamente nombrados en varias reales cédulas del año 1561).

La práctica del corso era en ocasiones contraria a las paces acordadas entre los respectivos monarcas de atacantes y atacados. Con fecha 13 de julio de 1561, el Rey se dirige a D. Alvaro de Bazán, *nuestro Capitán General del harmada que anda en guarda de las naos que van y bienen a las Yndias. Nos somos yinformados que en la Carrera de las Yndias andan muchos navíos de corsarios ansy franceses como yngleses y escoceses procurando robar y rovaron lo que aquellas partes va y viene lo cual es en deservicio de Dios Ntro Señor y nuestro y contra las paces que estan asentadas entre Nos y los príncipes de aquellos reynos y porque tales corsarios de derecho deben ser aorcados como a robadores y contrevenidores de los conciertos hechos y personas que van contra la voluntad de sus Reyes y Señores Naturales.*

*Vos mando: que si pudieredes aber algunos de los dichos corsarios y os constare que lo son procedais contra ellos y los castigueis conforme a Justicia Executándolo luego en la mar con todo rigor que para lo hazer por esta Mi Cedula vos doy poder cumplido con todas sus incidencias y dependencias emergencias anexidades y conexidades.*

En Madrid a 13 de julio de 1561. Yo el Rey (A. G. I. Indiferente General, leg. 1966, t. 14, fol. 28).

En algunos documentos semejantes al arriba citado, se concede a Pero Menéndez de Avilés, Eraso, etc., lo que acaso pudiéramos calificar de *jurisdicción penal* transitoria o excepcional contra corsarios.

### Estado actual de la investigación.

Desde diversos enfoques, hay excelentes estudios sobre varias materias relacionadas con el presente trabajo.

(9) Puede verse la *Historia de América*, pág. 604 y sgs. de Morales Padrón. Rumeu de Armas: *Piratería y ataques piráticos contra las Islas Canarias*. Instituto Jerónimo Zurita. Madrid, 1947 y 1950.

Gómez del Campillo: *Piraterías francesas consentidas en el siglo XVI*.

Juárez, Juan: *Piratas y Corsarios en Veracruz y Campeche*.

(10) Archivo General de Indias. Indiferente General, legajo 1.962. tomo 4.

El tráfico atlántico, en términos generales, puede verse en la obra de Haring ya citada, así como en las de Chaunu y García Baquero, si bien esta última se refiere al siglo XVIII.

Más especializada es la obra del Prof. Morales Padrón: *El Comercio Canario-Americano*.

Obra en ejecución es la del Dr. Muro Romero: *Regulación del Comercio y Navegación en las Ordenanzas de la Casa de la Contratación de las Indias (1552)*, inédita.

Sobre correo marítimo, la Dra. Antonia Heredia Herrera es autora de *La Sección de Correos Marítimos en el Archivo de Indias*.

Sobre navíos negreros, además de lo contenido en Chaunu, es importante la obra de la Dra. Enriqueta Vila Villar (11) y, por supuesto, respecto al tráfico de esclavos, el trabajo del Dr. Curtin, *Atlantic Slave Trade*.

La tesis que en la Universidad de Exeter ha realizado el Dr. R. G. Grenhill, *La Marina Británica e Iberoamericana*, dirigida por el Dr. D. C. M. Platt en 1969.

Son ampliamente conocidos los trabajos diversos de Julio Guillén Tato, especialmente la *Historia Marítima Española* (Madrid, 1961), y los de Charles Verlinden, entre ellos los referentes a Cartografía, así como los trabajos del Prof. Mauro. Sobre Cosmografía, la Dra. Ursula Lamb tiene entre otras obras *Cosmographers of Sevilla*, y Puente y Olea, *Los trabajos cartográficos de la Casa de la Contratación*.

Para terminar, quiero mencionar una obra fundamental: *El Norte de la Contratación*, de Veitia Linaje (1670), de la que afortunadamente disponemos de una magnífica y cuidada edición del Ministerio de Hacienda de España.

En su lugar oportuno mencionaremos los trabajos de Hair, Waters, Pulido Rubio y otros autores de diferentes nacionalidades.

Nos ha sido sumamente útil la *Bibliografía Española de Historia Marítima*, de Pérez Embid y Morales Padrón, así como la obra de Antonio Heredia Herrera, *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias*, obra valiosa para trabajos relacionados con muchas materias.

El Prof. Antonio Muro es autor de *Los libros usados por el Consejo y Secretaría en materia de comercio y navegación* y de *Los Libros Reales de Gobierno y Gracia*. Anuario de Estudios Americanos (12).

---

(11) Vila Villar, Enriqueta: *Hispanoamérica y el Comercio de Esclavos*. Sevilla, 1977. De esta misma autora hay un artículo en la Rev. de Est. Americanos. sobre la materia.

(12) El Prof. D. B. Quinn ha estudiado los records del *High Court of Admiralty*, en la época. Liverpool.

Sobre los *hombres en el Atlántico* puede verse:

Vigil de Quiñones: *Polizones en la Carrera de Indias* (en ejecución).

Bermúdez Plata, Cristóbal: *Catálogo de Pasajeros a Indias*.

Sobre *Seguro marítimo y avería*:

Basas Fernández, Manuel: *Contribución al estudio del Seguro Marítimo en el siglo XVI*.

Céspedes del Castillo, Guillermo: *La avería en el Comercio de Indias*.

### Fuentes documentales utilizadas.

Entre las fuentes documentales ocupan lugar destacado en la realización de este trabajo los fondos del Archivo General de Indias de Sevilla.

Es importante advertir que las presentes páginas son un anticipo de un extensísimo trabajo, en fase de ejecución muy adelantada, que el autor está realizando en la Universidad de Sevilla.

#### *Antecedentes legislativos históricos.*

Hasta llegar a los modernos convenios internacionales del siglo xx para la protección de la vida humana en la mar, ha habido un largo camino que recorrer.

Ya desde la antigüedad hubo disposiciones que velaban por la seguridad náutica de los buques (13).

Durante la Edad Media, desde 1093, una serie de curiosos documentos venecianos sobre contratos de préstamo muestran que los patronos de los navíos alquilaban, en el momento de partir, un ancla de hierro a un precio muy elevado y la devolvían al regresar. El último de estos contratos data de 1161. En este momento, todo navío debía poseer su ancla (14).

Señala Le Goff (pág. 186, ob. cit.) que la legislación comercial va acompañando a los progresos de la navegación, tales como el timón de codaste, etc. Sobre el importante papel que la Hansa y el Kogge hanseático desempeñan en los mares del norte puede consultarse la obra de Dollinger: *La Hansa*.

En Venecia se concedía una especial atención al cargamento de los navíos: dos inspectores quedaban encargados de hacer una señal indicando el nivel que el cargamento no debía pasar y vigilando que esta medida fuera cumplida. Las leyes de Oleron, Westcapelle y Wisby contienen igualmente algunas medidas de seguridad marítima.

En lo que se refiere a la legislación marítima española del siglo xvi, tocante al asunto que nos ocupa, existen claros precedentes nacionales. Sabida es la gran expansión marítima de la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media, con una completa regulación mercantil (15), que da lugar

---

Zumalacárregui, Leopoldo: *Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII*. Madrid, 1945.

Sobre *Ordenanzas en el siglo XVI*:

Zumalacárregui, Leopoldo: *Las ordenanzas de 1531 para la Casa de Contratación de las Indias*. Revista de Indias. Madrid, 1947. Núm. 30, págs. 749-782.

(13) Véase Arias Ramos: *El transporte marítimo en el Derecho Romano*. Alude entre otras disposiciones a las Leyes Rodias, etc.

(14) Le Goff, Jacques: *La Baja Edad Media*. Ediciones Historia Universal Siglo XXI. Vol. XI, págs. 33 y 34.

(15) D. Julio Guillén señala que desde muy antiguo se acostumbraba en el Reino de Aragón hacer una marca en el costado del buque, que indicaba la línea de máxima carga o más alta flotación. Historia Marítima Española. Madrid, 1961. Tomo I, pág. 29.

al *Consolat de Mar* (ed. de 1494). En cambio, en Las Partidas se contienen escasas normas de este tipo, que citaremos en su lugar (16).

Quiero, por mi parte, dejar claramente anotado el importante antecedente de los consulados de Burgos y Bilbao. La notable actividad jurídica, mercantil y marinera de los mismos, dejó sentir su influjo en normas, usos y estilos contemporáneos, influencia que se advierte en varios documentos.

Así, por ejemplo, en un pleito bastante agrio que en el año 1544 sostienen el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla con los oficiales y jueces de la Casa de la Contratación sobre el uso de su jurisdicción, se contiene un traslado de la provisión original del Consulado de Sevilla (fecha dicha provisión original en Valladolid a 7 de septiembre de 1543); y en la exposición de motivos se menciona clara y repetidamente el Consulado de Burgos (17). Y en el curso de dicho proceso comparece en Bilbao y también en Burgos (julio de 1544) Juan Pérez de Arriola, en nombre del prior y cónsules de Sevilla, para obtener declaraciones fehacientes acerca del modo de actuar de aquellos consulados.

Ya en el siglo XIV, los mercaderes de Burgos frecuentaban los puertos de Flandes, del Brabante y de la Zelanda, e igualmente se mantenían amplias relaciones marítimas desde Bilbao y otros puertos del Cantábrico con Nantes y La Rochela (18).

---

(16) Para Pardessus, J. M.: *Collections des lois maritimes...*, no ofrece duda que *Oléron ont servi de guide à Las Partidas pour les dispositions maritimes*. E incluso afirma que *toutes les législations des villes maritimes de la Méditerranée se sont conformées aux principes des Rôles d'Olerón* (pág. 21, tomo II). En otro lugar elogia al *Consolat* como inspirador de la legislación marítima posterior.

(17) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 829, núm. 7.

Veitia Linage: pág. 102 del *Norte de la Contratación*, op. cit., advierte que en la Nueva Recopilación de Castilla se contienen disposiciones tocantes a los consulados de Burgos y Bilbao, que se intitula *de la Jurisdicción del Prior y Cónsules de Burgos y Bilbao*.

Respecto al *Consulado de Burgos*:

García de Quevedo, Eloy: *El Consulado de Burgos*. Burgos, 1905.

Respecto al *Consulado de Bilbao*:

Zabala y Allende, F.: *El Consulado y las Ordenanzas de Bilbao*. Bilbao, 1907.

Guiard y Larrauri, T.: *Historia del Consulado y la Casa de Contratación de Bilbao*. Bilbao, 1913-1914.

Artiñano y de Galdácano, G.: *Documentos relativos a Vizcaya y al Consulado de Bilbao*. Bilbao, 1919.

Torres López, M.: *El proceso de formación de las Ordenanzas de Bilbao*. Bilbao, 1931.

Petit, C.: *Ordenanzas de Bilbao*. (Inédito).

(18) Finot: *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*. París, 1899. (cit. por García de Quevedo).

Zumalacárregui, Leopoldo: *Contribución al estudio de la Avería...*, pág. 12, las averías de Sevilla, Burgos y Bilbao.

Existe una edición fechada en el año 1556 de las Ordenanzas para el Prior y Cónsules de Sevilla, Biblioteca Universitaria de Sevilla, citado por Antonio Muro Orejón y Fernando Muro Romero en la página 105 de su obra *Libros impresos y manuscritos del Real y Supremo Consejo de Indias*. Sevilla, 1979. E. Est. H. A.

Ha sido expuesto por diversos autores cómo el extraordinario desarrollo de la producción lanera castellana bajo el control de La Mesta puso a Castilla en contacto con el extranjero, en particular con Flandes, el más importante mercado para sus lanas. Como expone J. H. Elliot, en una obra prodigio de claridad expositiva y capacidad de síntesis, este comercio provocó una actividad comercial a lo largo del litoral cantábrico y promovió una notable expansión de la flota cantábrica (19).

La rivalidad marítima y mercantil originó eternas disputas e inacabables pleitos que el Consulado de Burgos sostuvo con Bilbao, antes y después de que a la villa vizcaína se le concediese por los Reyes jurisdicción consular. En 1499 ya se hizo una concordia y al año siguiente se hizo una capitulación nueva, en una de cuyas cláusulas se recogía que la Universidad de Burgos tome y comprenda consigo las cuatro villas de la costa, que son: Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera (20). Se establecía que el noble Condado de Vizcaya e Guipúzcoa y las Encartaciones sean juntas en una cofradía.

En el año 1536, el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de Burgos exponen al Rey que con respecto a lo que estaba ordenado pagar por averías de las mercancías que entran y salen de Sevilla y otros puertos de Andalucía, para contribuir a la Armada de Guarda de las Indias, se cobraban las dichas averías en las mercaderías *que de Flandes se traen y en las que de Córdoba y Sevilla se llevan a Italia y Levante* y que ellos reciben gran agravio porque sus tratos generalmente son para aquellas partes y no para las Indias. Sostienen que ellos —Burgos— no necesitan dicha Armada porque los navíos que van a Flandes *se van y vienen con riesgo y abentura seguro que dellas hacen*. Y que las dichas averías no se debían repartir sino sobre mercaderías que vengan de las Indias o se lleven a ellas.

Con fecha 14 de julio de 1536, el Rey informa sobre esta pretensión de Burgos a los oficiales de Sevilla y les dice: *Lo cual visto por los del nuestro Consejo de las Yndias... vos mando... enbiareys relación de lo que se ha hecho y acostumbrado hacer cerca de lo suso dicho... y de lo que hasta aquí se ha cobrado... y proveeremos lo que convenga y sea justicia* (21).

No obstante esta pretensión expuesta por Burgos de no contribuir a la Armada de Guarda de las Indias, el 16 de junio de 1543 se dirige el Príncipe al prior y cónsules de Burgos acerca de una capitulación, por lo que aquella Universidad contribuye con varias naves para dicha Armada (22).

(19) Elliot, J. H.: *La España Imperial* (Imperial Spain). Edic. inglesa Edward Arnold, Londres, 1963. Edic. española Vicens-Vives, Barcelona (varias ediciones). Aunque la obra no es de historia marítima, creo que ayuda a comprender claramente muchas cuestiones relacionadas con la expansión española del siglo XVI.

(20) Bustamante, Manuel: Ha estudiado el tráfico marítimo desde Laredo, una de las cuatro villas de la costa dependientes del Consulado de Burgos, y la construcción naval en Santander durante el siglo XVI. Ed. Altamira, Santander.

(21) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.962, t. 4.

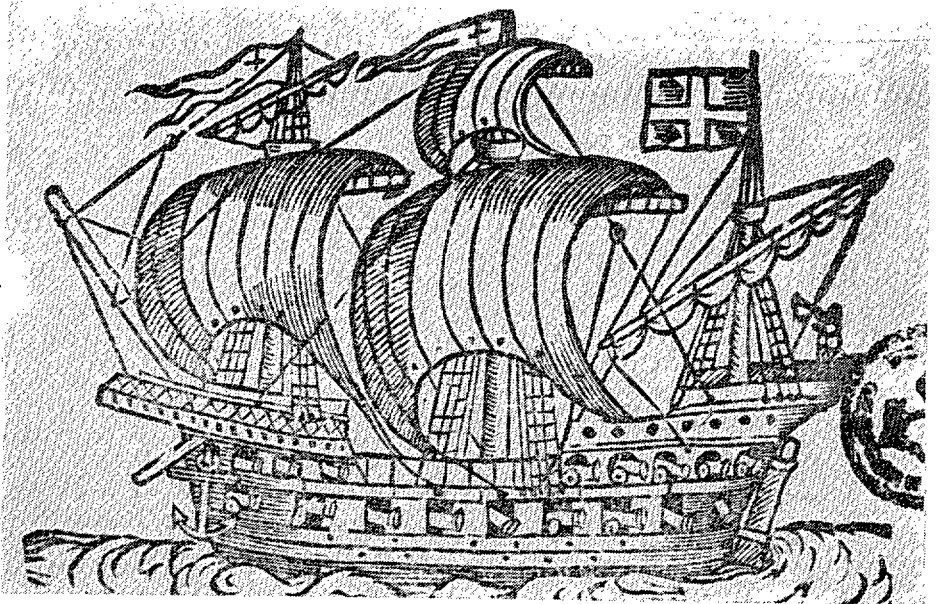
(22) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 423, t. 20, fol. 643. Zumalacárregui, Leopoldo: pág. 12, ob. cit. sobre avería, habla de las averías de Sevilla, Burgos y Bilbao.

También Bilbao contribuyó a la Armada de Guarda de las naos que iban y venían de las Indias. En el año 1537 encontramos un asiento y capitulación por la que Ortiz de Orozco y Arana, vecinos de la villa de Bilbao, ofrecen ir en la Armada *para la guarda de la costa de Andalucía y seguridad de las naos que van y vienen a Indias* (23). Se estipulan cuatro pataches que sean buenos y suficientes para servir en la Armada, de porte de cuarenta o cincuenta toneladas. Una pinaza que bogue doce remos, con sus dos velas para descubrir los enemigos; esto tiene lugar en marzo de 1537 (A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 422, t. 17).

Debo a la amabilidad del Prof. Antonio Muro una comunicación relativa a que en el Archivo de Protocolos de Sevilla son numerosos los documentos con expresa referencia al Consulado de Burgos y a las frecuentes relaciones mercantiles entre Sevilla y la Universidad de Mercaderes de aquella ciudad.

#### *Antecedentes próximos a las Ordenanzas de 1552.*

La legislación sobre seguridad náutica en la España del siglo XVI se va gestando con la minuciosidad y la toma de pareceres y opiniones, tan habitual en el intenso trabajo burocrático-legislativo de los primeros Austrias.



Galeón del siglo XVI, de la portada de la edición inglesa del *Arte de Navegar*, de Martín Cortés. 1596.

(23) En la pág. 3 del presente trabajo hemos citado cómo en el año 1537 escribe el Rey: *Yo he mandado hacer cierta Armada para la guarda de las costas de Andalucía y seguridad de las naos que van y vienen de las Indias, de que he mandado por Capitán General a Blasco Núñez Vela*. A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.962, t. 4.



Es importante recordar y tener presente que el Derecho Indiano es frecuentemente casuístico, tratándose muchas veces de remediar con disposiciones dispersas las situaciones concretas creadas por los acontecimientos.

Incluimos a continuación una exposición cronológica de los antecedentes legislativos próximos a las Ordenanzas de la Casa de la Contratación de 1551/52.

En el Archivo General de Indias, Sección Indiferente General, leg. 422, t. 16, fol. 30, hay una *carta* (24) de la Reina, fechada a 20 de noviembre de 1532, dirigida a Pero Ortiz de Matienzo para comisionarle haga una información sobre la carga de los navíos y otros puntos relacionados con la Carrera de Indias: *A vos Pero Ortiz de Matienzo Salud e gracia. Sepades que Nos somos informados que después que de la Ciudad de Sevilla van registrados los navíos a las nuestras Indias, en el Puerto de Sanlúcar de Barrameda dode van para seguir su viaje, dicen que los maestros de los tales navíos les echan doblada carga... los tales navíos van en mucho peligro como se ha visto por esperiencia, e que además (expone la Reina que los maestros cobran a los pasajeros fletes extras, etc.) e queriendo proveer el remedio de esto, visto y platicado por los del nuestro Consejo de las Indias... vos mandamos que luego que ésta nuestra Carta vos fuere mostrada vayais a la Ciudad de Sevilla e Villa de Sanlúcar de Barrameda e otras partes e lugares donde viereis que combiene y es necesario, e por todas las vias e maneras que pudieredes ayais información e sepais como e de que manera los maestros de los navíos después que han cargado su navío o caravela en el Río de Sevilla, llegado al Puerto de Sanlúcar lo pueden tornar a cargar mas de los que puede ... Remitais la información ante los del Nuestro Consejo de las Indias para que por ellos vista se provea lo que a nuestro servicio conbenga... e mandamos a cualesquier personas de quienes entendiéredes ser ynformado e saber la verdad cerca de lo suso dicho vengan ante vos a vuestros llamamientos y emplazamientos e digan sus dichos e deposiciones en los plazos y so las penas que vos de Nuestra parte les pusiéredes y mandáredes poner, las quales Nos por la presente les ponemos e abemos por puestas ... por ésta Nuestra Carta vos damos poder amplio. Dada en la Villa de Madrid a veinte días de Noviembre de 1532. Yo la Reyna.*

Con fecha de 31 de enero de 1533 la Reyna se dirige al *Corregidor e juez de residencia del noble e leal condado e señorío de Vizcaya, sobre la horden que se ha de tener en la carga de los nabios que fueren a las Yndias. Dice: Por quanto soy ynformada que las naos que van a las nuestras Yndias, yslas e tierra firme del mar oceano, por ir mas cargadas de lo que debían yr y no tan bien acondicionadas como convenía que fuesen a aquel largo camino que hay de nuestros puertos a los de las dichas nuestras Yndias, acaecía que*

(24) Aunque los historiadores del Derecho conocen perfectamente el correcto significado de los términos Carta o Real Carta, así como el valor jurídico de los mismos, puede verse el trabajo de la Dra. Antonia Heredia Herrera *La Carta como tipo diplomático Indiano*. Anuario Estudios Americanos, XXXIV, año 1977.



Portada del libro: Norte de la contratación de las Indias occidentales, por José Veitia Linage. Sevilla. 1672.

*tales naos pasaban... a los tales viajes en grandes peligros y queriendo proveer en el remedio para dar la orden que combinyese. Mandé a los Oficiales de la Casa de la Contratación de las Yndias que hiziesen juntar los mercaderes e algunos maestros e personas que tratasen en las nuestras Yndias que tuviesen noticia de la navegación de ellas, de los cuales sobre juramento tomasen su parecer de lo que cerca de ello les pareciese que debiere hacer y proveer... en cumplimiento de lo cual tomaron el suso dicho parecer de los dichos mercaderes e personas, y juntamente con la contradicción que hicieron los maestros de naos la enviase ante nos, y visto por los del Nuestro Consejo; pareció ser necesario se mostrase a algunos mercaderes y maestros y personas de los que residen en esta tierra (25) que tuvieren noticia de la dicha navegación, los cuales sobre juramento declarasen lo que les pareciese que convenía proveerse... cerrado e sellado lo enviad ante Nos o el Nuestro Consejo de las Yndias, para que por ellos visto, se provea lo que más convenga, que para ello vos damos poder cumplido. Fecha: En la Villa de Madrid a 31 de enero de 1533 (26).*

12 de septiembre de 1533: Información tomada en Sevilla y Sanlúcar por Pero Ortiz de Matienzo, por mandato de su Magestad (27).

13 de septiembre de 1533: Al asistente y a los oficiales de Sevilla, sobre lo de las Ordenanzas. Se les envía *una información y pareceres que por nuestro mandado se tomaron de los mercaderes y tratantes en esa Ciudad y en la Villa de Bilbao* (28).

### Algunos aspectos de seguridad náutica regulados.

#### A) Estanqueidad y condiciones del buque.

En Las Partidas: Partida quinta, título IX, se señala (Ley I) como una de las obligaciones de los maestros de las naves *... catar antes que los navíos entren sobre mar, si son calafateados e bien adobados... e bien guarnidos con todos los aparejamientos que les son menester... e de áncoras* (29).

En el Consolat de Mar se trata de los daños a la mercancía por defectos de carenage (caps. XX y XXI) (30).

En cuanto a la normativa sobre estanqueidad y condiciones del buque en el período que estudiamos, incluimos a continuación una copia que —debemos advertir— transcribimos a efectos meramente orientativos, toda vez

(25) *esa tierra* se refiere o es Vizcaya.

(26) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 422, t. 15, fol. 214-215.

(27) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 1.159, núm. 6.

(28) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.961, t. 3.

(29) Utilizamos la edición *Códigos Antiguos de España*, Madrid, 1885. La obra de Gil Ayuso *Noticia bibliográfica de textos y disposiciones legales de los Reinos de Castilla, impresos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1935. Recoge las ediciones.

(30) Pardesus: ob. cit.

que procuramos acudir siempre a las fuentes documentales del Archivo General de Indias (31).

LIBRO IX, TITULO XXX

*El Emperador D. Carlos y la Princesa G. en Valladolid a 9 de septiembre de 1554. D. Felipe Segundo en Madrid a 29 de marzo y a 16 de junio de 1576.*

*Ley XVIIJ. Que no se de visita a Navio viejo, ni que haya hecho viajé á Poniente ó Levante mas de dos años, ni al que no esté para bolver.*

*Porque en la Navegación de las Indias, por ser larga, trabajosa, y sujeta a muchos peligros, hay necesidad de los mejores, y mas fuertes navíos que navegan por el mar, y algunos dueños, que los fabrican en éstos Reynos, antes de llevarlos a vender a Sevilla, navegan a Levante y otras partes, y cuando entienden que están trabajados, y sin provecho, los venden y acomodan para la Carrera de Indias, donde la mayor parte dan con ellos al trabés, etc., mandamos que no se de visita á Navio viejo, ni cascado, ni que haya navegado á Levante ó Poniente de dos años arriba, los cuales se cuenten desde el día que se huviere votado al agua, hasta que su dueño vaya a pedir visita, y conste por testimonio autentico del día en que se votó, etc. Y ordenamos, que ...*

*Ley XVIIIJ. Que las naos de la Carrera sean estancas, y no cojan agua, y no buelvan a hazer viaje, sin dar carena, que descubra la quilla.*

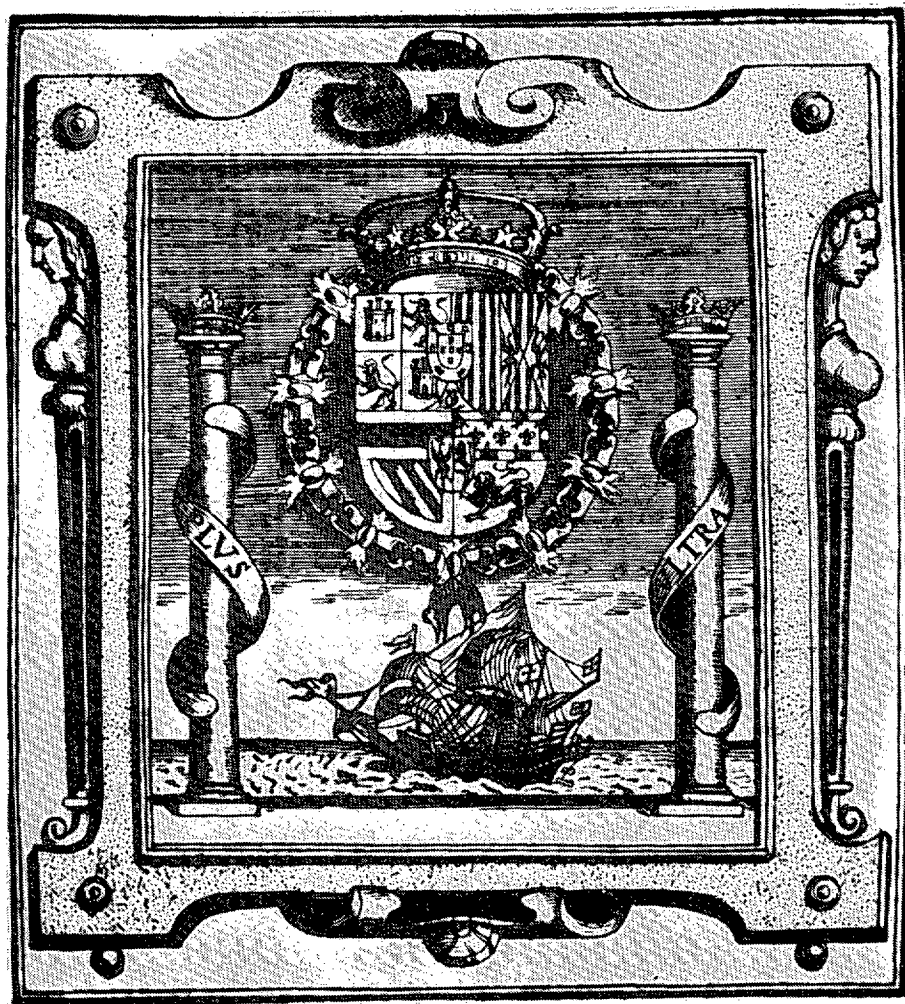
*El Emperador D. Carlos y el Príncipe G. Ord. 217 de la Casa. y en las de Madrid á 13 de febrero de 1552*

*en Palencia a 28 de septiembre de 1535.*

*Todas las Naos del porte, y calidad que está dispuesto, no haviendo hecho viaje á Indias puedan cargar para ellas, como estén estancas, y no cojan agua, y si huvieren hecho viaje para Indias, no se puedan cargar, sin darles primero carena, que descubra la quilla.*

---

(31) Sabido es que las Recopilaciones no contienen todas las disposiciones dictadas, sino más bien una selección de las mismas, atendiendo a su vigencia y a otros criterios. Por todo ello es relativo el valor que puede concederse a las Recopilaciones como fuentes de conocimiento de las leyes en ellas recogidas. Sobre este punto, véase A. García Gallo: *Metodología de la Historia del Derecho Indiano*, pág. 52 y siguientes.



EMBLEMA  
del Consejo Real y Supremo de las Indias,  
grabado por Pedro Perete en 1616.

Sacado de los «Autos, acuerdos y decretos de gobierno del ... Consejo de las Indias, ... Juntólos el Lic. D. Antonio de León Pinelo». Madrid, 1658.

Desde luego se observa la insistencia del legislador en que las naos *estén estancas y no cojan agua* exigiéndose que las naves *si hubieran hecho viaje para Indias no se puedan cargar sin darles primero carena, que descubra la quilla* —Recopilación de Indias de 1680, Ley XVIII, 28 septiembre de 1535 y febrero de 1552— y prohibiendo que vayan navíos viejos, considerando tales los que hubieren navegado a Levante o Poniente de dos años arriba, contados desde el día de su botadura.

La exigencia de dar carena era debida a la doble necesidad de reconocer la obra viva del casco, así como limpiar fondos y calafatear. Son reiterativas las disposiciones en torno a esta cuestión, en la que no podemos extendernos demasiado por falta de espacio. En la práctica resultaba a veces difícil efectuar el carenaje por falta de lugares o dispositivos idóneos para hacerlo. En ocasiones la propia administración así lo reconoce. Desde Madrid, con fecha 14 de agosto de 1535 la Reina se dirige a los oficiales de la Casa de la Contratación en Sevilla ordenándoles que *aunque por las Ordenanzas se manda que todos los navíos que no fueren nuevos sean barados en tierra e puestos sobre picaderos de manera que descubran toda la quilla para que se viese toda la falta que en ellos hubiese, se suspenda lo acordado hasta tanto haya bastimentos y aparejos para ello*. A. G. I. Sección de Indiferente General, t. 3 (32).

Es ciertamente lógica la precisión legal de considerar que los buques en aguas cálidas o tropicales envejecen antes que los de aguas nórdicas, refiriéndonos especialmente como es natural a cascos de madera. Sabida es la rapidez con que la broma, *Teredo navalis*, carcomía los cascos. Además, las incrustaciones en aguas tropicales eran sin duda otro de los determinantes para efectuar frecuentes carenados. Haring habla del emplomado —pág. 277, ob. cit.— (33).

Para combatir este serio peligro que para la seguridad de los cascos representaba la broma, hubo notables esfuerzos por parte de la Corona. Así por ejemplo, en el año 1556 un interesante expediente que contiene *información y autos que por Cédula de Su Magestad se han hecho sobre la experiencia de la broma*. Lo esencial del asunto era lo siguiente:

Los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, con parecer del prior y cónsules de esta Universidad, tomaron el acuerdo de enviar en diversas naos veinticuatro tablas para hacer dicha experiencia a los puertos de Santo Domingo, Nombre de Dios y San Juan de Ulúa: doce tablas *untadas con cierto adobo y betún* que hicieron unos ciertos fray Vicente Palentino y Nadalín Olivo y *consortes venecianos*: marcadas con su marca.

---

(32) Hay un curioso memorial que presenta Esteban Gómez, piloto de su Magestad, ofreciendo construir un artificio para que allí (en el río, en Sevilla) se pueda calafatear, varar, ensebar, dar carena a las naves. A. G. I. Indiferente General, leg. 1.961, t. 3, fol. 55.

(33) En cuanto al forrado de cobre, se ordenó en España por Real Orden de 15 de septiembre de 1780, pero no se puso en práctica hasta el fin de la guerra con Inglaterra (cfr. Rodríguez Casado, Vicente: *La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de guerra española*).

Y las otras doce tablas, *que dieron los careneros de este Río con el beneficio de quemallas y adoballas, como suelen hacer cuando dan carena a las naos* (34).

Esta investigación para prevenir *la broma*, llevada a cabo en el año 1560, no fue ciertamente la primera ni única ocasión en que la Corona se preocupa por tal problema. Ya desde la primera etapa marítima descubridora, la broma (*Teredo navalis*) se cebaba en los pequeños y valientes buques que surcaban las aguas tropicales. Hay un documento fechado en 3 de agosto de 1505 —A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 418, libro 1.º, fol. 170— en el que se habla de unos betunes contra la broma:

*El Rey. Para que los Oficiales de la Contratación den horden en que Rebolledo haga ciertos vetunes para que los navíos que atrabesaren por la mar a las Indias no se coman de broma.*

En esencia, se trata de que un tal Rebolledo afirma que él sabe hacer *ciertos betunes* para que los navíos que van a las Indias no se tomen de broma, y que quiere ir a Sevilla para hacer la prueba de ello. Lo cual, según la Corona comenta a los oficiales de Sevilla, *si saliese cierto sería cosa muy provechosa. Yo vos mando que se haga la prueba en navíos que van a la Española y tengais diligencia en saber el provecho que en ello hubiere.* (35).

Y en el año 1509, en una instrucción a Pedro del Aguila y en el poder que se le otorga para visitar e inspeccionar los navíos que desde Cádiz y Sanlúcar de Barrameda fueren a las Indias, se ordena (apartado 2 de la instrucción): *... habeis de saber los tales navíos de que tiempo son y si son estancos y de fuerte ligazón, viéndolos por vuestra persona... por que no ha de yr navío viejo ni que haga agua.* (36).

Naturalmente, no siempre se lograba la deseable estanqueidad, tan necesaria en la práctica marinera, como exigida por las disposiciones legales. Así vemos cómo en fecha de 15 de septiembre de 1561 el Rey, en respuesta a los oficiales de Sevilla, refiriéndose a dos naos que naufragaron, una que iba para Nueva España y otra para Honduras, afirma que *muy gran causa de esta pérdida es ser los navíos viejos, lo cual se había de mirar mucho al tiempo que se visitasen y se había de proveer que no se cargasen como no fuesen estancos y bien acondicionados.* Y concluye el Monarca: *De aquí adelante estareis advertidos desto para proveerlo como convenga.* Madrid a 15 de septiembre de 1561. Yo el Rey, etc. (Archivo General de Indias, Sección Indiferente General, leg. 1.966, t. 14, fol. 72).

La práctica del carenado resultaba a veces, como ya dejamos indicado, difícil de realizar. Había diversas opiniones, tanto en los referente al lugar idóneo como sobre los medios adecuados para hacerlo. Con fecha 15 de

(34) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 1.160.

(35) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 1.160.

(36) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 418, libro 2.º, fols. 30, 31, 32 y 33. Fecha en Valladolid a 15 de mayo de 1509. El Poder se encuentra en el folio 28. En la Instrucción 3 se ordena: *Habeis de ver que aparejos llevan de mástiles, entenas, áncoras, cables, batel.*

octubre de 1562 el Rey se dirige a la ciudad de Sevilla, al asistente de ella, porque a causa de haberse quemado en el río ciertos navíos *tratais de que no se den las carenas donde hasta aquí se había hecho* (se han dado). *De lo cual se sigue mucho daño*, prosigue el Monarca, *porque habiendo de ir los navíos al Brazo del Borrego que está a cuatro leguas de esa Ciudad y volver a ella para cargar no podían ir ni volver sino con aguas vivas de la luna. Os mando* (a la ciudad de Sevilla y al asistente de ella) *que no hagais novedad en lo tocante a darse las dichas carenas*. Fecha de 15 de octubre de 1562 (37).

Pues bien, la ciudad elevó una petición al Consejo de Indias quejándose de que el Rey hubiese mandado que no se hiciese novedad en el dar carena a los navíos en el puerto de la ciudad. En esta petición al Consejo, la ciudad expone las causas por las que es conveniente dar carenas en el Brazo del Borrego y no en la ciudad. Manifiesta el Rey a los oficiales de Sevilla que *por ser el negocio de la calidad que es, quiero tener mas entera noticia del pro y contra que en este negocio hay. Vos mando que sin hacer en ello demostración alguna, ayais información, y sepais que daños e inconvenientes se podrían seguir a los navíos en darse la dicha carena en el Brazo que llaman del Borrego, e si sería mejor darse donde hasta aquí se ha dado. Y si de darse donde hasta aquí, se seguirían los inconvenientes que la dicha ciudad apunta en su petición*. A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.966, t. 14, fol. 294.

Esto, en cuanto al lugar donde se habrían de dar las carenas. Respecto a la manera o medios para hacerlo, se reconoce no disponer de *bastimentos y aparejos para ello*, 14 de agosto de 1535. Se presentaron muchos memoriales ofreciendo construir artificios o inventos para calafatear, varar, ensebar, dar carena a las naves, etc. Veamos algunos documentos relacionados con este asunto:

Esteban Gómez, piloto de su Magestad, ofrece que puede hacer un artificio cerca de dicha ciudad (Sevilla), para que allí se pueda calafatear, varar, ensebar y dar carena a los navíos, *con menos costa y mas provecho de sus dueños y maestros*. A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.961, t. 3, año 1535.

Pablo Matía, maestre, recuerda al Rey que *él fue el primero en haber hallado el arte de dar carena a los navíos sin que en ello se haya de hacer costa de pipas y toneles como hasta aquí se hacían... con solo el aparejo que tuviere cualquier navío grande o pequeño, con lo cual se excusan grandes gastos que hasta aquí se hacían...* Suplica el tal dicho Pablo Matía que *puesto que de esta invención se seguía tan notable beneficio y provecho a todos los navegantes y señores de navíos y otras personas, se le diese licencia para que él y no otra persona alguna pudiese usar dicha invención so grandes penas... etc.*

Responde el Rey que *constando que la dicha invención e industria es en beneficio y utilidad de los suso dichos... doy licencia y facultad a vos el dicho*

(37) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.966, t. 14, fol. 267.



*Pablo Matía o a quien vuestro poder hubiere, para que por término de 10 años desde el día de la data de esta mi Cédula en adelante, podais usar y useis dicha ynvención y arte de dar carena a los navíos, vos y no otra persona, asi en estos nuestros Reynos, como en nuestras Yndias... y mando que durante el dicho término de los diez años otra persona alguna sea osada de usar de la dicha invención y arte de dar carena, so pena cada vez que lo hiciere en veinte mil maravedises de pena, aplicados en esta manera. La mitad para nuestra Cámara y fisco y la otra mitad para vos el dicho Pablo Matías.*

*Impone el Monarca la condición al inventor de llevar un precio fijado por cada cien toneladas de los navíos a que diere la carena. Y también la condición de que si algún maestre o dueño de navío quisieren dar ellos la carena, lo puedan hacer pagando un tanto fijo. Fechado en Madrid, 17 de junio de 1563. A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 425, t. 24, fol. 145.*

*Ya unos meses antes, 14 de febrero de 1563, el Rey se había dirigido a los oficiales de Sevilla pidiéndoles relación sobre si conviene usar cierta invención para dar carena, de la que es autor Pablo Matía. A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.966, t. 14, fol. 326. Dicho Pablo Matía expone que él fue el primero que dió Yndustria para que se diese carena a los navíos dentro de los puertos, sin sacarlos a tierra, y sin ponerlos en ningún riesgo ni peligro; y que había suplicado se le diese licencia y facultad para que él, y ninguna otra persona, pudiese dar carenas, lo cual no se le había concedido. Y que ahora él tenía inventado de nuevo otro artificio de mucho menos costo y mas provechoso para dar carenas, con el cual, cada maestre y oficial de cualquier navío, con saberlo, podrá reparar y adobar su navío en cualquier puerto, sin poner barcos, ni pipas, ni toneles, mas con sólo las xarcias y aparejos del mismo navío. Y pide se le de privilegios para que durante el resto de su vida ninguna otra persona lo pueda hacer, sino el sólo.*

*Concluye el Rey a los oficiales de Sevilla: Quiero ser informado de lo suso dicho, y si es cosa provechosa o necesaria esta invención, y si será bien usar de ella, y que provecho o inconveniente se podría seguir con ella, o si se podría seguir algún daño o perjuicio a algún tercero. Vos mando que enviéis ante nos al nuestro Consejo de las Indias, relación particular de todo ello juntamente con vuestro parecer.*

Las disposiciones legales referentes a seguridad náutica requerían respecto al buque, bastantes más requisitos que la reseñada exigencia de *estanqueidad* y navío *no viejo, ni cascado*. Así, por ejemplo, se regulaban pertrechos, bombas, respetos, lastre...

Ya hemos mencionado una norma del año 1509 (38) que contiene una detallada *instrucción* así como el poder que se concede a Pedro del Aguila, quien va como inspector de buques a Cádiz y Sanlúcar de Barrameda: *Lo que vos, Pedro del Aguila, de nuestra casa, aveis de hazer en el cargo que*

---

(38) Fecha 15 de mayo de 1509. A. G. I. Indiferente General, leg. 418, libro 2.º, fols. 30, 31, 32 y 33. Fecha en Valladolid, el Poder a Pedro del Aguila se encuentra en el folio 28.

*por nuestro mandado llevays a la ciudad de Cádiz a visitar y tomar razón de todos los navíos que desde allí e Sanlúcar de Barrameda fueren a las Indias.*

*En el apartado 2 de la instrucción se reitera que... abeys de saber los tales navíos de que tiempo son y si son estancos y de fuerte ligazón, viéndolos por vuestra persona... porque no ha de ir navío viejo ni que haga agua...*

*El apartado o punto tres de la Instrucción ... habeis de ver que aparejos llevan de mástiles, entenas, áncoras, batel, cables (39).*

*El apartado cuarto de la Instrucción es muy importante. Dirigiéndose al visitador de buques o inspector dice: y porque mejor ynformado de lo que ha de llevar cada navío..., se detallan pertrechos que han de proveerse en navíos de hasta cien toneles.*

*Cuatro cables todos nuevos, a lo menos dos e dos mediados (sic).*

*Dos guindalezas nuevas de 60 brazas cada una.*

*De jarcia menuda de respeto, debe llevarse tres quintales.*

*Quatro anclas de forma e peso adecuado al grandor del navío.*

*Un buen rezón para el batel.*

*Dos bombas cada navío.*

En junio del año 1528 se ordena que los navíos que van a las Indias lleven dos timones. El Rey, dirigiéndose a los oficiales de Sevilla, les dice: *Yo soy informado que a causa de no llevar más de un gobernalle los navíos que van a las Indias... pasan mucho peligro, y convenia, para la seguridad de ellos, que cada uno llevase dos gobernalles, uno puesto y otro de respeto, ya que faltando el uno se remediase con el otro... por ende Yo vos mando... como vieredes que conviene a la seguridad de los dichos navíos y navegación de ellos (40).*

Respecto a la exigencia de las cuatro anclas, sabemos que los inspectores o visitadores de buques solían precisar este punto en sus visitas. Encontramos documentos, no escasos, donde figuran las expresiones *tiene cuatro anclas*, o bien, *tiene dos anclas, que tome otras dos*. En el capítulo del presente trabajo dedicado a inspección náutica del buque: visitadores y visitas pueden estudiarse varios despachos de buques. Y en los diarios de navegación se recogen momentos dramáticos en los que en costas inhóspitas van garreando o rompiéndose sucesivas anclas y/o amarras hasta que finalmente se hace firme la cuarta o quinta (41).

*Bombas:* Aunque en algunos despachos de buques durante el primer cuarto del siglo XVI, sólo se habla de *llevar una bomba guarnecida*, lo cierto

---

(39) Respecto al término o voz entena, aunque se refiere a la percha en que se envergan las velas latinas, no hay inconveniente en admitir que para el legislador de la época que estudiamos, comprendía las vergas de las velas cuadradas.

(40) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 421, t. 13, fol. 170.

(41) Nos permitimos sugerir al amable lector que lea o que vuelva a repasar el Diario de Sarmiento de Gamboa en la zona Magallánica, publicado por el Instituto Histórico de Marina, con introducción de D. Julio Guillén, t. III, especialmente las páginas 36 y 37.

es que, a partir aproximadamente del año 1526, en los despachos que hemos examinado se habla de *dos bombas con todos sus aparejos* (42).

Al estudiar la instrucción y el poder al visitador de buques para Cádiz y Sanlúcar de Barrameda podemos ver que exige en su apartado 4 *dos bombas cada navío*. Fecha 15 de mayo de 1509.

En los legajos que tengo examinados, relativos a naufragios (encuesta), siempre se menciona la bomba o bombas.

*Lastre*: Una de las obligaciones de los inspectores o visitadores de buques era la de ver si las naves estaban bien lastradas conforme al porte y tipo que fuesen (43).

Se dio el caso frecuente de que por la mala costumbre de algunas naves, arrojando el lastre en puerto en la medida que no lo necesitasen, o por problemas de trimados o calados, quedaban obstaculizadas las zonas portuarias, por lo que hubo de legislarse sobre este particular.

#### B) *Inspección náutica de buques: visitadores y visitas.*

Nos dice Veitia Linage que la primera noticia que él halla en los oficios de los visitadores es una cédula dada en Zaragoza a 14 de diciembre de 1518, refrendada del secretario Francisco de los Cobos, de la cual se infiere que antes de su data los había... (Norte de la Contratación, libro I, cap. XXIV, edición citada del Ministerio de Hacienda de España). Y, ciertamente, encontramos en el Archivo de Indias numerosos documentos que acreditan la actividad de estos funcionarios ya desde los primeros años.

La labor de los visitadores de naos era detallística y minuciosa, también en lo tocante a seguridad náutica de las naves (el otro aspecto es el que podríamos llamar fiscal o aduanero, del que no nos ocuparemos en el presente trabajo).

El elogio del visitador lo hace Veitia Linage en su *Norte de la Contratación*, diciendo que fue preciso que hubiese ministros de inteligencia y experiencia en los aprestos y carenas que reconociesen los navíos, les señalasen las obras, etc.

A título de ejemplo citamos a continuación algunos despachos de buques:

El 14 de septiembre de 1523 se visita la nao nombrada *Santiago*, surta en el puerto de Sevilla. *Los mástiles, entenas y jarcias della son buenos; tiene*

(42) A. G. I. Sección de Contratación, leg. 4.840.

(43) Son diversos los documentos donde se menciona la obligación de lastrar al buque conforme a su porte y tipo. Así, por ejemplo, en la visita que se hizo a la Casa de la Contratación de Sevilla por el Dr. Hernán Pérez de la Fuente *del Consejo de S. M., juez nombrado para este efecto*, una de las cuestiones que se toca es si los Oficiales de la Casa, cuando se les pide licencia para cargar algún navío, *han visitado y visitan el tal navío para ver de que porte y de que tipo es, y si está para poder buenamente navegar al viaje para donde quiere yr, y bien lastrado conforme al porte de que es ...* A. G. I. Sección de Justicia, leg. 945. *Pregunta Contra todos los Oficiales n.º XXIX*. La visita del Dr. Hernán Pérez tiene lugar desde el año 1549 al 1551.

*cuatro anclas; tiene un cable bueno y dos cables viejos (se le ordena que haga otros dos cables nuevos). Tiene dos guindarizas; tiene algunas velas en regular estado, y se le ordena que haga nuevas la maestra, bonete mayor, y la maestra del trinquete. Tiene su bomba guarnecida y su batel con dos equipazones de remos (44).*

Con fecha 26 de marzo de 1526 se visita la nao *Consolación*, surta en el río de Sevilla, y se dice: *el buque y mástiles y entenas son buenos; tiene dos anclas que tome otras dos; tiene cuatro cables, dos de ellos nuevos; tiene su bomba guarnecida; tiene su barca con dos equipazones (45).*

Y con fecha de 23 de abril de 1526 (como se ve, con anterioridad no sólo a las Ordenanzas de 1551, sino a las de 1535) hay otra visita interesante: nao *Santa María de la Concepción*, surta en el río de Sevilla. *La nao es de porte de 90 toneladas. Los mástiles y entenas muy buenos; aparejos y jarcia muy buenos; dos bonetas del trinquete de avante, sevadera y trinquete de gavia que sea muy bueno. Y si todas las velas no fueren nuevas que se lleve una docena de lonas para papahigos de la dicha nao, cuatro anclas, cuatro cables y una guindaleza de ochenta... (45).*

Y finalmente, para no cansar más al lector, *en el río de Sevilla, martes 27 de agosto de 1530 años, se visitó la nao Madre de Dios, de la cual es maestre Pedro Alvarez, en la forma siguiente: El maestre, el piloto, el escribano, el despensero, el carpintero, el calafate, doce marineros, siete grumetes, tres pajes. Todos los árboles y entenas con todas las jarcias buenas. Todas las velas buenas. Veinte lonas para el respeto, cinco anclas, cinco cables, cuatro guindarezas, dos bombas guarnecidas con todos sus aparejos, el batel con dos equipazones... (45).*

Como muestra de la seriedad con que los visitantes de naos o, como diríamos hoy, inspectores de buques, ejercían su cometido, veremos que en una tercera visita de un patache que va de aviso (46) a La Habana y de allí a Nueva España, el pequeño buque llevaba lo siguiente: velas, árboles, entenas, jarcia en buen uso. Batel con equipazones de remos. Reconocida forma del timón. Bombas. Llevaba dos quintales de jarcia menuda, tres

(44) A. G. I. Sección de Contratación, leg. 4.840.

(45) A. G. I. Sección de Contratación, leg. 4.840.

(46) Como es sobradamente sabido, la misión de los buques de aviso o avisos era llevar los despachos más urgentes del Rey a las autoridades de las Indias. Eran buques rápidos y de poco tonelaje y gran maniobrabilidad para escapar de sus enemigos. En las detalladas instrucciones que para cada viaje se entregaban a sus capitanes, se les recordaba que se defendieran en alguna lucha *si os apretare, aunque pudiendoos librar de ella o de algún navío, lo habeis de hacer, aunque sea inferior al vuestro; pues a lo que vais no es a pelear sino a poner en salvo y con seguridad los pliegos que se os han entregado de S. M. ... Instrucción al capitán Vicente González, y Hernán Martín, piloto en Sanlúcar de Barrameda a 23 de mayo de 1594. A. G. I. Sección de Contratación, leg. 5.779. Entre las instrucciones se especificaba que *Si acaso os apretare tanto algún navío que sea fuerza el venir a sus manos, echareis a la mar los pliegos de su Mgd. que se os han entregado, con algún peso de piedra o hierro, que los lleve al fondo brevemente y desde luego ireis prevenidos para esto. Instrucción al capitán Vicente Conzález en el viaje que se le ordena haga a San Cristóbal de La Habana por Orden del Rey n. Sr.. A. G. I. Sección de Contratación, leg. 5.779.**

cables nuevos, dos anclotes y un rezón. Hilo de velas, agujas, ocho remos grandes para el patache y seis remos para la barca.

En lo que se refiere a tripulación: maestre, marinero diestro; piloto con sus instrumentos de mar, que se visitaron, y carta de examen; contra maestre; cinco marineros, dos grumetes, despensero y un paje.

Pues bien: el visitador ordena al maestre que lleve un barril estanco a popa con doscientas brazas de sondaresa para que si alguna persona cayere a la mar pueda ser socorrida (47).

Se insiste que para proveer el cargo de visitador se busquen personas de confianza y que tengan experiencia de las cosas de la mar, según el Rey comunica a los oficiales de Sevilla el 10 de enero de 1540 (A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1963, t. 7, fol. 33). Y que se ponga persona calificada, de confianza e autoridad y práctica en las cosas de mar, y que sea onbre onrado y de fidelidad (48).

Respecto a la paga de estos funcionarios, aunque a veces se consulte al Rey sobre la conveniencia de aumentar el salario a los visitadores de naos, lo cierto es que la endémica penuria económica del Estado hace en ocasiones tarden largo tiempo en percibir su salario y ayuda de costa (49).

Sistema para las visitas: es conocido que los navíos para la Carrera de las Indias tenían que someterse a tres visitas o inspecciones:

1. La primera para reconocerse el buque antes de autorizarse para cargarlo.
2. La segunda, una vez cargado, en el río de Sevilla.
3. La tercera y última, en el puerto de Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir.

A pesar de la triple visita surgió la picaresca. Así, por ejemplo, para pasar la segunda en el puerto de Sevilla, se presentaban cables, anclas, etc., que luego desaparecían al llegar la tercera en Sanlúcar, a la desembocadura del río. E igualmente figuraban en las visitas marineros que luego no hacían el viaje.

Para poner fin a estos abusos se dictaron, entre otras, las dos siguientes reglas:

- 1.<sup>a</sup> A los visitadores: Que al visitar los navíos en Sanlúcar lo hagan

(47) A. G. I. Sección de Contratación, leg. 5.779.

(48) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 737-85.

(49) Con fecha de 10 de mayo de 1554, y desde Valladolid, el Príncipe Felipe se dirige a los *Oficiales del Emperador... en la Casa de la Contratación de Sevilla* comunicándoles que *el capitán Pidrola, visitador de las naos que van y bienen de las Yndias, me ha hecho relación... que le está por pagar dicho salario y ayuda de costa desde primero de mayo del año pasado de 553 hasta agora, como constaba y parecia por una fe de vos el Contador de que hizo presentación, suplicándome le hiziese merced de mandar que se le pagase luego el dicho salario e ayuda de costa...* A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.965, t. 12, fol. 136.

teniendo en su poder la primera visitación que hubieran hecho de los tales navíos en el río de Sevilla. Fecha: en Madrid, a 16 de febrero de 1533.

2.<sup>a</sup> Carta acordada sobre las cosas que se prestan a los dueños de los navíos que van a las Indias. A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1961, t. 3, fol. 21.

*Don Carlos... por quanto somos informados que muchos de los navíos que van a las nuestras Indias, los maestros los llevan desaparejados e faltos de las cosas necesarias, fuera de la orden que por nos está dada e que al tiempo que se visitan la primera vez en el río de Sevilla, los tales maestros toman marineros prestados y cables y anclas e otros aparejos, e cuando se acaba de hacer la dicha visita, al tiempo que están para hacerse a la vela dexan la mayor parte de ello... fue acordado que debíamos mandar dar esta nuestra carta... Ninguna persona de cualquier estado o condición que sea no sean osados de prestar ni presten cables, anclas ni otros aparejos algunos so pena que las personas que las prestaren las ayan perdido e pierdan, y los marineros que aparecieren en las visitas sin ser para todo el viaje sean condenados en penas de cada cien azotes, y los maestros de los dichos navíos sean inhabilitados de los dichos oficios de maestros e mas de ello, no puedan pasar ni pasen a nuestras Yndias, Islas, etc... guarden y cumplan lo que en esta carta contenido (50) y porque venga a noticia de todos mandamos sea pregonada en las gradas de la dicha Ciudad de Sevilla por pregonero. Dada en la Villa de Madrid, a 16 de febrero de 1533. Yo, la Reina, etc.*

Naturalmente pudo darse en ocasiones algún abuso o negligencia por parte de los visitadores, pero también hay que señalar que estos funcionarios eran a veces objeto de denuncias no siempre justificadas.

Con fecha 2 de agosto de 1527, el Rey se dirige a los oficiales de Sevilla haciéndoles saber que ha sido informado *que los visitadores hacen mal uso de sus oficios... y porque yo quiero ser informado de la verdad de todo ello, yo vos mando que, lo mas secretamente que ser pueda, hayais información...*

La información contenida en el A. G. I. Sección de Justicia, leg. 1159, se realizó en Sevilla a 30 y 31 de agosto y a 2 y 4 de septiembre de 1527, y no arroja nada incorrecto por parte de los visitadores, antes bien lo contrario.

Sin embargo, con fecha 25 de junio de 1548 y desde Segovia, el Príncipe se dirige a los oficiales de la Casa de la Contratación, diciéndoles:

*A mi se ha hecho relación que una de las causas por donde se pierden muchos navíos de las Indias es por el mal orden que en el visitarlos tiene en el puerto de Sanlúcar la persona que por nos está proveida para ello, el cual dicen que no hace su oficio como conviene y es obligado. Y porque quiero ser informado de los que en ello pasa Vos mando que hayais información y sepais si el dicho visitador usa y ejerce su oficio como debe y es obligado y si cumple lo que le está mandado por las Ordenanzas de esa Casa, o si va contra ellas... y la dicha información habida y la verdad sabida, justamente*

(50) Acerca de los términos *Carta* y *Real Carta* puede verse lo dicho en la nota 24.

con vuestro parecer, la envid ad ante nos al Consejo de las Indias de su Magestad... Yo el Príncipe, etc. A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1964, t. 10, fol. 414 v.º

Y desde Castellón de Ampurias, con fecha 28 de octubre del mismo año 1548, el Príncipe recuerda a los oficiales, inserta la Cédula anterior, que *porque hasta ahora no he sido informado... y he sabido que de nuevo el dicho Visitador no hace en su oficio lo que debe y es obligado y dejar ir las naos mas cargadas de lo que deben ir, ya que además de eso, cuando está en Sanlúcar come con los Maestres de los navíos y anda en banquetes con ellos y posa en sus posadas, lo cual es causa para dejarles llevar todo lo que quieren en sus naos, por donde muchas veces se vienen a perder... vos mando que conforme a la dicha Cédula incorporada hagais la información... Yo el Príncipe.* A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1964, t. 11, fol. 107.

Ségún exponemos en otras páginas del presente trabajo (51), los visitantes de naos o inspectores de buques eran, a su vez, objeto de vigilancia por organismos superiores. En el legajo 946 de Justicia, del A. G. I., se contiene la sentencia de la visita hecha a la Casa de la Contratación por el Lic. Suárez Carvajal, en el año 1535. La visita detallada se encuentra en el legajo 943 de Justicia (52).

Pues bien, en la sentencia pronunciada de resultas de la dicha visita a la Casa, por el Lic. Suárez de Carvajal, a los visitantes de naos Gonzalo Gómez de Espinosa y Juan de Cárdenas, se les condena a una multa en *cada mil maravedises de pena*, por no visitar con cuidado los *mantenimientos* que los maestros llevaban en sus navíos para la gente, y *sobre que consentían yr pasajeros demasiados*. La sentencia, en lo que a los inspectores de naos se refiere, concluye: *Y en lo demás en la dicha visita contenydo los absolbemos y damos por libres e justos* (53).

En otra visita a la Casa de la Contratación y al Prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes (años 1549-1551), hay bastantes censuras y condenas al factor, contador, etc., pero se absuelve de sus cargos al visitador de navíos Jerónimo Rodríguez.

### C) Cargamentos y estiba.

Uno de los puntos de seguridad náutica sobre el que también se insistió fue el de la carga; en la doble exigencia de que ésta no fuera excesiva, así como que se estibase bien y no sobre las cubiertas.

(51) Anteriormente hemos visto la Comisión que con fecha 26 de noviembre de 1532, se asigna a Pero Ortiz de Matienzo (A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 422, t. 16, fol. 3), así como la Información, fecha 12 de septiembre de 1533 realizada en Sevilla por el Comisionado Regio, A. G. I. Sección de Justicia, leg. 1.159. Y también hemos señalado ya que la Información que se realizó en otra ocasión no arroja nada incorrecto por parte de los visitantes de buques.

(52) Esta Visita efectuada a la Casa de Sevilla por el Lic. Suárez de Carvajal es particularmente importante, ya que, entre otros resultados, dejó hechas unas Ordenanzas testimoniales en el leg. 946 de la Sección de Justicia del A. G. I.

(53) Visita a la Casa por el Dr. Hernán Pérez (años 1549-1551). A. G. I. Sección de Justicia, leg. 947.

Ya vimos que en noviembre de 1532 se comisiona a Pero Ortiz de Matienzo para que vaya a Sevilla y Sanlúcar de Barrameda y averigüe lo que haya sobre la carga excesiva que algunos maestros echan a sus navíos en Sanlúcar. A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 422, t. 16, fol. 30.

Con fecha 22 de septiembre de 1933 se va tomando declaración a los testigos que cita el Comisionado Real. El resultado de esta información corroboró las informaciones previas que habían llegado a oídos del Rey. Efectivamente, los testigos, en su mayor parte prácticos de la barra en Sanlúcar, manifiestan bajo juramento que los navíos *van cargados demasiado, y que yendo cargados sobre cubierta, no dejan laborar a los marineros ni andar tan sueltos como es menester*. Y otro práctico de la barra dice que *las naos iban a las Indias tan cargadas y empachadas que era grima verlas, y que era muy gran peligro para la gente y mercaderías que llavaban*.

También se pone en claro que, en general, los visitadores cumplían su trabajo; pero que después de pasar la barra los navíos metían escondidamente carga, y *que temían las barcas de los visitadores que andaban de nao en nao, y se temía de ellos* (54).

El sobrecargar los buques, con objeto de aprovecharlos al máximo, no se reduce naturalmente al siglo XVI; ha sido desafortunadamente práctica muy antigua, aunque también resulta cierto que desde muchos siglos los poderes públicos trataron de atajar estos abusos, según ya hemos apuntado anteriormente.

En el siglo XIX, sabido es cómo el inglés Samuel Plinsoll luchó por reglamentar la marca de máxima carga, que, con el nombre de Disco de Máximo Calado u Ojo Plinsoll, ha pasado a los modernos convenios marítimos internacionales para seguridad de la vida humana en la mar.

Con respecto a España ya dejamos indicado que —como señala D. Julio Guillén— *desde muy antiguo se acostumbraba en la Corona de Aragón hacer una marca en el costado del buque, que precisaba la línea de máxima carga o más alta flotación* (55).

Volviendo al siglo XVI, a veces se produjeron abusos como los ya descritos, lógicamente por la codicia de algunos dueños y maestros de buques, y quizá, en alguna ocasión, por una apremiante urgencia militar o económica del propio Estado. Sin embargo, la insistencia de la Corona —que a través del Consejo de Indias estaba siempre alerta y pronta a intervenir— se manifiesta en este punto concreto, como en otros muchos relativos a la navegación, en una triple vertiente:

1) *De orden legislativo*, reiterándose las disposiciones sobre no cargar en exceso los navíos, *cubertadas*, estiba y aforos de carga. El legislador

(54) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 1.159, núm. 6. Declara un testigo, Francisco Arias, Alcalde de la mar de Sanlúcar, *que las naos van empachadas y cargadas sobre cubierta que aun el cabrestante que ha de ir libre, iba tan empachado que no se podía utilizar*. Incidentalmente, este alcalde de mar es el único testigo que manifiesta que algunas naves han partido para las Indias sin visita.

(55) Guillén Tato, Julio: *Historia marítima española*. Madrid, 1961. T. I, pág. 29.



recaba pareceres y busca exhaustivo asesoramiento sobre la manera de cómo se habían de cargar los navíos que fuesen a las Indias. Y unas veces es *al corregidor del noble e leal Condado e Señorío de Vizcaya o vuestro lugartenyente Juan Martínez de Recalde* a quien se pide informe, acompañándole el parecer que previamente habían emitido los oficiales de Sevilla (fecha 31 de enero de 1533) (56). En otra ocasión es a la inversa: con fecha 13 de septiembre del mismo año 1533, el Rey se dirige al asistente y los oficiales de Sevilla y tras decirles que *las naos que son en el trato y comercio de las Yndias van demasiadamente cargadas, les incluye una información e pareceres que por nuestro mandado se tomaron en esa ciudad, Sevilla, y en la villa de Vilbao* (57).

En abundantes documentos encontramos frases del tenor siguiente: *Quando el maestre obiere acabado de cargar y presentare el Registro de la nao a los dichos nuestros oficiales, que tornen a visitar la nao a la carga della e si hallaren que se ha cargado algo demasiado se lo manden e hagan quitar se las penas...* (58).

Y en otras reales cédulas e instrucciones dirigidas a *los nuestros oficiales en las Yndias*, se les ordena que *luego que algunos navíos llegaren al puerto de ellos residen sean obligados de yr en persona a los dichos navíos y tomar ansy el registro que el maestre trae a su cargo, y por él caten bean y examinen si demás de las mercaderías contenidas en dicho registro hay algo cargado en la dicha nao, y lo que ansy hallaren que se ha...* (59). Llamo la atención del amable lector sobre la castiza expresión y *por él* (registro), *caten, vean y examinen*.

2) *Medidas de fiscalización administrativa*: además de las visitas de inspección propiamente dichas a los buques, antes de zarpar y en el puerto de llegada, según vimos, se utilizaban los siguientes medios:

a) Comisiones extraordinarias a personas designadas por el Rey. Estos comisionados, acudiendo a los puertos de Sevilla, Sanlúcar o Cádiz, examinaban si los visitantes de buques ejercían bien su cometido (60).

b) Visitas de algún miembro del Consejo de Indias, nombrado por el Rey para este efecto, a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y a los subalternos de la misma, incluidos, por supuesto, los visitantes de buques. Se inquiría sobre el modo que los inspectores o visitantes de buques efectuaban su trabajo. Y también sobre si los propios oficiales se ocupaban con la diligencia necesaria para que se llevaran bien las visitas a

(56) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 422, t. 15, fol. 214 y 215.

(57) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.961, t. 3.

(58) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 944.

(59) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 944.

(60) En anteriores páginas hemos descrito la Comisión a Pero Ortiz de Matienzo, fecha 20 de noviembre de 1532. A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 422, t. 16, fol. 30. Y asimismo la manera como dicho Comisionado hizo su información. A. G. I. Sección Justicia, leg. 1.159.

buques (61). Anteriormente apuntamos algo sobre las visitas del Consejo de Indias a la Casa, mencionando la del Lic. Juan Suárez de Carvajal y la del Lic. Gregorio López. Durante los años de 1535 y 1536 tiene lugar la visita del Lic. Suárez de Carvajal, quien dejó hechas unas Ordenanzas. Y en los años 1543 a 1545, la visita del Lic. Gregorio López.

Los años 1549, 1550 y 1551 inspecciona o visita a los oficiales de la Casa de la Contratación y a los subalternos e igualmente al Prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, el Dr. Hernán Pérez de la Fuente, *del Consejo de Su Magestad, Juez nombrado para este efecto*.

En la visita, ya mencionada, efectuada por el Dr. Hernán Pérez de la Fuente, años 1549, 1550 y 1551, se lee lo siguiente: *Los testigos que se tomaren en la información y pesquisa secreta (62) para saber como han usado y ejercido sus oficios los oficiales... Han de ser preguntados por las preguntas siguientes:*

XXIX. *Si saben si los dichos oficiales, cuando se les pide licencia para cargar algún navío, antes que den la dicha licencia, han visitado el tal navío para ver de que porte y de que tipo es y si está para poder buenamente navegar el viaje para donde quiere yr, y bien lastrado conforme al porte de que es, e si han dado licencia para cargar algún navío no concurriendo estas calidades.*

XXXIV. *Si han guardado la Ordenanza en lo del aforar de las toneladas, e si han puesto la tabla de esto en el auditorio (63).*

En el interrogatorio contra los visitantes de naos, la pregunta tres dice: *Si saben (los testigos) si los visitantes de naos hacen la dicha visita como son obligados, haziendo que el cargo (sic) vaya debaxo de cubierta de manera que los navíos no vayan sobrecargados y las cubiertas queden libres para que los marineros puedan laborar en todo tiempo.*

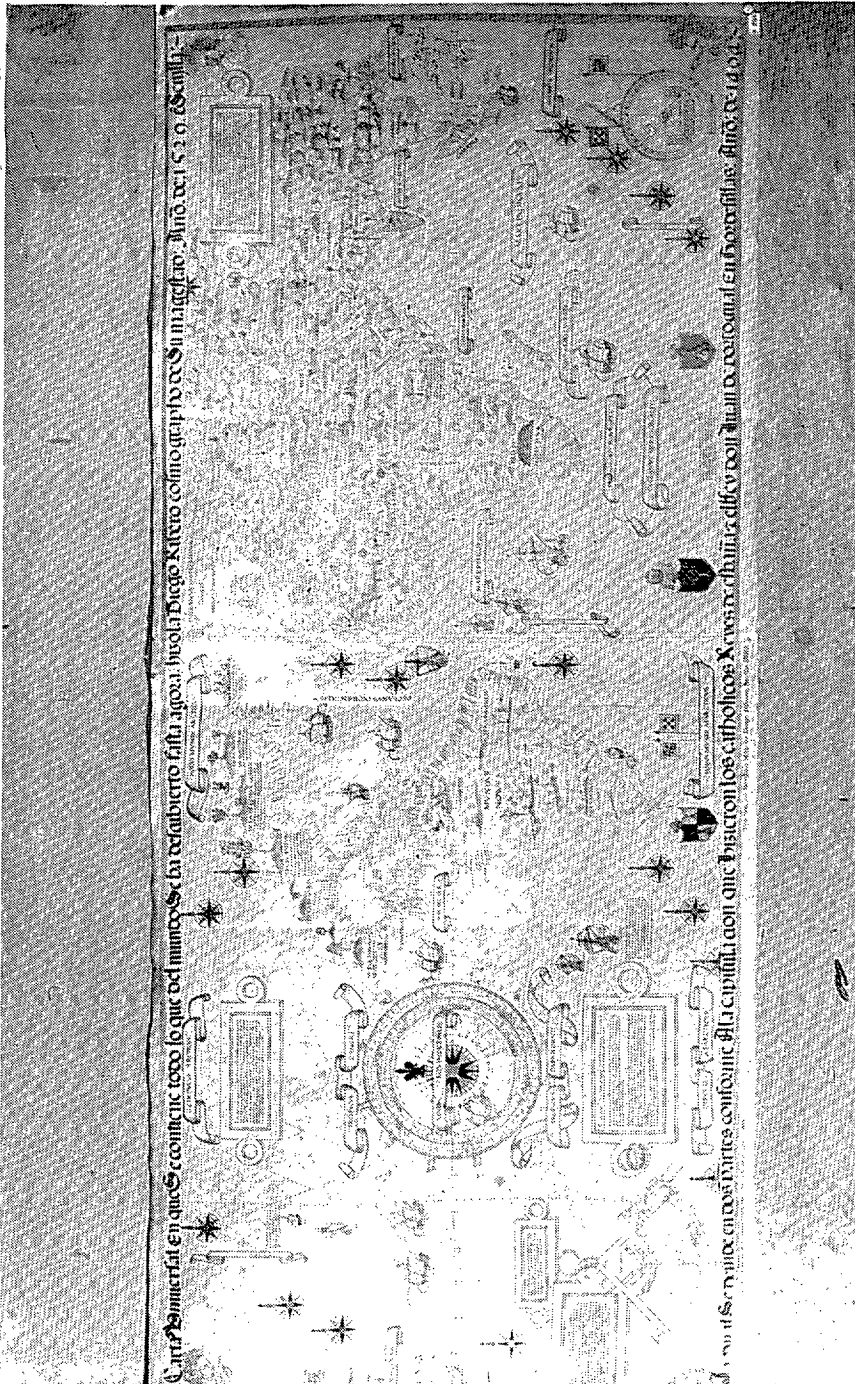
En los puntos o preguntas números de la cuatro a la nueve se pregunta: *si no de carga en la banda donde va la barca ni en ella*

---

(61) Es muy abundante la documentación acerca de las preguntas, cargos y sanciones de los enviados especialmente por el Consejo de Indias, para inquirir —entre otras diversas cuestiones— sobre si se consentía que las naves fueran cargadas excesivamente.

(62) El término secreto se concreta o refiere a las declaraciones de los testigos, porque por los demás, todas las visitas de este tipo que hemos examinado, entre ellas la que hemos expuesto en esta página, venían precedidas de un edicto en Sevilla y Cádiz, *para que todas las personas que hayan sufrido agravio de los Oficiales de la Casa de la Contratación e de otras personas, etc. parezcan ante el Señor Visitador (del Consejo de Indias) dentro de quarenta días de que fuere fijada esta carta a les pedir lo que quisieren*. A. G. I. Sección de Justicia, leg. 945. La Real Provisión dada en Valladolid, en marzo de 1549. La Carta del visitador hecha en Sevilla a 26 de abril de 1549.

(63) En el leg. 944 de Justicia del A. G. I. se contiene el aforamiento de las toneladas, hecho por el Lic. Suárez de Carvajal en su visita a la Casa de la Contratación. Fecha: primero de marzo de 1536.



Carta numeral de Diego Ribero, Cosmógrafo de Su Magestad. Año de 1529.  
(Facsimil en el Museo Naval.)

(la barca) *de manera que... cuando fuere necesario sacar la barca.* Si sobre la tolda de arriba que es la segunda cubierta se lleva alguna cosa.

IX. *Si saben si en los castillos de avante se carga alguna cosa de mercadería ni de peso e si estan libres y desembarazadas y si las bitas quedán libres para tomar anclas cuando fuere necesario.*

D) *Instrumentos, cartas y derroteros. Personal titulado, maestros, pilotos y cosmógrafos.*

Señala un autor (64) cómo *con plena seguridad puede afirmarse que, hasta los finales del siglo XVI, no hubo en Europa una preocupación que se asemejara a la de la Casa de la Contratación sevillana, en lo que se refiere a la cartografía náutica, y a la mejora de la misma incorporándole los nuevos conocimientos geográficos.*

Y Haring estima que *The nautical school at Seville was for a long time the object of admiration by visitors from the North of Europe* (65).

Y es que ciertamente se advierte en la abundante legislación la preocupación de la Corona en aclarar y plasmar la ingente materia que los descubrimientos geográficos iban aportando a Sevilla. Es interesante el larguísimo expediente de un cosmógrafo, un tal Jayme Juan, que es enviado a Nueva España y a Filipinas a tomar alturas, anotar desviaciones, levantar mapas, etc. Se le adjudica la compañía de un capitán, Gabriel Ribera, y se busca el dinero como sea para pagar a este científico su trabajo (66).

Exigiéndose por la legislación que ninguna nave de la Carrera de Indias fuese despachada sin piloto examinado, la Casa de la Contratación tenía entre sus múltiples obligaciones la de formar teóricamente y examinar a los aspirantes a piloto. Dada la enorme categoría profesional, demostrada con los hechos, de los hombres que ocuparon el cargo de piloto mayor, entre

---

(64) García Franco, Salvador: *Historia del Arte y Ciencia de navegar. T. II, pág. 56.*

(65) Op. cit.

(66) *A Jaime Juan, natural valenciano, hombre experto en matemáticas y calculaciones de astronomía y que sabrá muy bien hacer las observaciones que se le mandaren y ordenaren tocantes a las descripciones de las tierras e islas según su latitud y longitud, quiere recibir su Magestad en su servicio para que vaya en compañía del capitán Gabriel de Ribera a la Nueva España y de ahí pase con él a las Filipinas y a las partes que mas se le mandare.*

*Debe el dicho Jaime mirar bien lo que los Pilotos y marineros usan en sus navegaciones para que por sus operaciones vea en que andan ciertos, o en que andan errados, para poco a poco darles a entender la verdad de una cosa y otra.*

*Lo que se ha de hacer con el dicho Jaime Juan acerca de su comodidad. Que se le pague en Sevilla, en Nueva España, en Filipinas, etc. Que se encargue al capitán de Ribera le lleve en su compañía y haga que se tenga mucha cuenta en su persona y le ayude y favorezca en lo que se ofreciere, como a persona que va en servicio de su Mg. (A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 740).*

los que figuran Américo Vespucio, Sebastián Caboto, Juan Díaz de Solís, etc., y asimismo el cargo de cosmógrafo, no es de extrañar que se alcanzara un buen nivel práctico en este aspecto. Como dice Salvador García Franco, *Se ha clamado mucho en todos los idiomas poniendo de relieve la excesiva ignorancia de los que se dedicaban a la profesión de pilotos; pero debemos tener en cuenta que, más que a estos hombres, hay que culpar a la época que vivieron. Y pasando a realidades, los pilotos no tenían apenas medios para conocer la situación de la nave, ya que lo único que podían hacer con cierta exactitud y rapidez era una determinación de la latitud. Los pilotos cargaban siempre con las culpas de los desaciertos y de los naufragios* (67).

No debemos olvidar cuál era el asunto clave en la navegación de la época: Hay que tener presente que el viejo problema de la longitud, que acompañó a todos los navegantes durante los siglos XVI y XVII, no entró en vías de solución rápida hasta que el carpintero John Harrison, nacido en 1673 en el condado de York, Inglaterra, consiguió un reloj-cronómetro susceptible de llevarse a bordo (68).

*Solitarios los pilotos* —señala García Franco— *no serían todos tan torpes, cuando tantos de ellos lograban anclar en el puerto deseado. Las continuas navegaciones a las Indias constituyeron una escuela a mar abierto.*

Como muestra de la naturalidad con que los navegantes de la época se lanzaban al Atlántico e incluso al Pacífico, se puede citar el expediente del capitán Juan de Isla, a quien encarga el Rey que recoja un pequeño buque que se estaba terminando de construir en Santander, lo cargue con una serie de bastimentos, utensilios y herramientas para madera y aperos de labranza, y los lleve por Méjico hasta Filipinas para entregárselos al Primer Adelantado en aquellas islas, Miguel López de Legazpi. Hemos leído la carta que desde Acapulco escribe el capitán Juan de Isla al Rey, informándole con toda sencillez que en dos días se hará a la vela hacia las islas Filipinas para entregar los bastimentos a Miguel López de Legazpi, cosa que sabemos hizo con toda precisión (69).

Los cuarenta años transcurridos desde la llegada de Juan Sebastián Elcano y su extenuada tripulación a Sevilla, tras haber completado la primera vuelta al mundo, fueron fructíferos en más de un aspecto para la Europa de aquellos tiempos. Una Europa cuyos reyes y personajes habrían de quedar plasmados en lienzos de Tiziano, Antonio Moro o Holbein. No es un azar, como apunta Pijoan, que algún aristócrata inglés retratado por Hol-

(67) García Franco, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar*. T. II.

Morais, J. Custodio de: *Determinação des cordenadas geográficas pelos pilotos portugueses e pilotos árabes no principio de seculo XVI*. Coimbra. Separata do Boletim do Centro de Estudos Geográficos, vol. II, 1960.

(68) Mason, David: *Mr. Harrison's Chronometer*. British Hist. Illus. 1977.

Howse, Derek: *Greenwich Time and the Discovery of the Longitude*. Oxford, U. Pr., 1980.

Waters, David: *The development of nautical astronomy in the renaissance*. Science Council of Japan, 1975.

(69) A. G. I. Sección de Contaduría, leg. 461.

bein aparezca rodeado de objetos que sugieren la vocación contemporánea por viajes y descubrimientos. Parecidos objetos a los que, pocos años atrás, despertaran la curiosidad renacentista y germánica de Durero...

En lo que concierne a España, ocupada en ir desentrañando lo que el Prof. Morales Padrón ha denominado *la Geografía imposible*, el misterio geográfico comprendido entre Florida, la Tierra de Fuego y California, más el inmenso Pacífico, no era menor la actividad de sus teólogos y juristas, proponiendo y buscando justificación a la empresa y el mejor gobierno de la misma (70). En 1539 se publican las magníficas *Relecciones* de Vitoria, y en el mismo año empieza a funcionar la primera imprenta de México, dos años antes de aparecer las Leyes Nuevas (71).

En la ciudad de Sevilla, convertida entonces por obra y gracia de los descubrimientos en uno de los primeros puertos del mundo, se movía una abigarrada multitud que iba desde el picarillo de mal asiento hasta los cosmógrafos que trataban de abrirse un hueco, en ocasiones a codazos, entre sus colegas rivales. Cosmógrafos que pretendían un puesto seguro en la Casa de la Contratación para explicar sus conocimientos a los pilotos de la Carrera, o que importunaban con memoriales al Rey y al Consejo de las Indias, tratando de *colocar* algún instrumento náutico, cartas y derroteros, itinerarios, o pretendiendo cobrar los ya suministrados (72).

Casi siempre se ha dado entre navegantes, viajeros y exploradores un lógico empeño en dejar constancia seria de su quehacer (73). En la España del siglo XVI existió un positivo y enorme interés por parte de la Corona hacia el trabajo cartográfico (74), que se manifiesta a veces hasta en el trato deferente con el que el Rey se dirige a algún cosmógrafo, lo que no impide llamarles la atención cuando realizan con errores sus trabajos:

Con fecha 19 de septiembre de 1539, el Rey dice a los oficiales de Sevilla: *Ya sabéis como por una mi Cédula dimos Licencia a Pedro de Medina para hacer Cartas de marear, y Regimientos y Astrolabios e quadran-tes e agujas e Vallestillas e todos los otros instrumentos necesarios a la navegación de las Indias, siendo primeramente examinados por nuestro Piloto Mayor y por nuestros Cosmógrafos.*

*Ahora somos informados que el dicho Pedro de Medina ha dado ciertas cartas y regimientos para marear los cuales han sido falsos; y que ante el dicho Piloto Mayor y ante los dichos Cosmógrafos, estando todos juntos en*

---

(70) Hanke, Lewis: *La lucha española por la Justicia en la conquista de América.*

Castañeda Delgado, Paulino: *La Teocracia Pontifical y la conquista de América.*

(71) Muro Orejón, Antonio: *Las Leyes Nuevas* (texto y comentarios). Sevilla.

(72) Lamb, Ursula: Tiene diversos trabajos sobre cosmógrafos, entre ellos *Cosmographers of Seville. Nautical Science and Social Experience*, in *First Images of America*. Los Angeles, 1978.

En esta obra se estudian las relaciones humanas y rivalidad entre los cosmógrafos.

(73) Véase, Prof. Charles Verlinden: *Découverte et Cartographie*, etc.

(74) Puede verse Puente y Olea: *Los trabajos Cartográficos de la Casa de la Contratación*.

*esa Casa, presentó el dicho Pedro de Medina una carta de navegación que había hecho, la cual siendo por todos examinada se halló ser falsa en muchas partes sustanciales y que por la enmendara le señalaron los principales errores... e que al tiempo que la volvió vino muy mas herrada que al principio, de manera que es cosa muy peligrosa y de que pueden nacer muy grandes inconvenientes que el dicho Pedro de Medina tenga facultad para hacer Cartas e Regimientos, y que si las dichas Cartas y Regimientos no se cortasen o quemasen, se podrían distribuir por entre los navegantes (mareantes) e perderse por ellas...*

*... Vos mando que hagais juntar en esa Casa al Piloto Mayor y a los Cosmógrafos, y así juntos en vuestra presencia, examinen las cartas, regimientos e instrumentos que el dicho Pedro de Medina ha hecho y averigüen si son buenos o falsos y si tienen habilidad para las hazer, y si es inconveniente dejarle usar de la Licencia que le dimos ... De Madrid, a 19 de septiembre de 1539 (75).*

Entre las visitas de inspección, que por un miembro del Consejo de las Indias designado por el Rey, se hacían a la Casa de la Contratación, vamos a citar a modo de ejemplo la que tuvo lugar los años 1549 a 1551 con el Dr. Hernán Pérez de la Fuente como Juez especial (A. G. I. Sección de Justicia, leg. 945). En esta visita se contiene también el interrogatorio contra el piloto mayor y cosmógrafos, quienes tampoco escapaban a la vigilancia, con las preguntas siguientes, entre otras varias,

Interrogatorio contra Sebastián Caboto, piloto mayor y los cosmógrafos:

- 4 ... *si cuidan del examinar bien las cartas que se hazen para las Yndias, y los otros instrumentos, y se informan de los pilotos que vienen de sus viajes de los que se debe añadir o enmendar a las cartas, y si tienen cuidado de hacer que se ponga lo que se averigüe después de bien examinados.*
- 2 ... *si el dicho Piloto Mayor... para examinar los pilotos y los maestros han hecho e hacen bien sus oficios, o si algunas veces admiten personas ynhabiles por negligencia de los examinar o por dádivas o por ruegos o por otra causa.*
- 6 ... *si se han juntado a enmendar el Patrón General (76).*

Con fecha 5 de noviembre de 1544 y desde Valladolid, el Rey (el Príncipe Felipe) dirige una reprimenda a los *Oficiales del Emperador Rey, mi*

(75) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.963, t. 7, fol. 20.

(76) Con respecto a cartas de marear, véase la obra de Puente y Olea ya citada. Es una lástima que la ingente labor cartográfica de la Casa de la Contratación de Sevilla, sufriera grandes pérdidas por incendio y robos.

Guillén Tato, Julio: *Monumenta Cartographica Indiana*.

Verlinden, Charles: Op. cit.

Martín Meirás, María Luisa: *Momentos estelares de la cartografía náutica española*. Revista General de Marina, agosto-septiembre 1982.

*Señor, que residís en la Ciudad de Sevilla en la Casa de la Contratación de las Indias. El motivo es haber sido informado que las cartas de marear y agujas y regimientos del altura del sol, hechas por Diego Gutiérrez, dicen que son falsas y herradas (sic) por tres causas... porque teniendo sú Majestad mandado que todas las cartas de marear de las Yndias se hagan conforme a un patrón y carta general que en esa Casa hay, son muy diferentes y contrarias las que hace el dicho Diego Gutiérrez... (77).*

Los pequeños incidentes o rivalidades que tenían lugar entre los cosmógrafos, tan relatados por la Dra. Ursula Lamb en su obra ya citada, eran continuos: en el año 1553, el entonces cosmógrafo de la Casa, Sancho Gutiérrez, se queja al Rey de que *el Piloto Mayor, contra el tenor y forma del Capítulo de Ordenanzas, debiendo sellar conforme a él (el capítulo) los instrumentos que se han de hacer por los cosmógrafos en esa Casa de la Contratación, se ha puesto en decir que los ha de ver y sellar en su casa, sólo conforme a cierta provisión que dice que tenía para ello Sebastián Gauoto su antecesor...* A. G. I. Sección Indiferente General, t. 124, fol. 9.

En la Real Cédula de fecha 28 de octubre de 1553 se ordena que el piloto mayor no pudiese usar ni husase el dicho oficio en su casa, sino fuese en esa Casa de la Contratación, dando parte a todos los cosmógrafos, como por el dicho Capítulo está mandado.

En el año 1584 se produce una agria disputa entre el clérigo napolitano Villaroel (presbítero), Cosmógrafo del Reyno de Nápoles, quien construye instrumentos de navegación, y por otra parte Rodrigo Zamorano, Catedrático de Cosmografía (78).

#### E) *Practicaje en el río Guadalquivir y en la barra de Sanlúcar.*

Con fecha 6 de septiembre de 1538 y desde Valladolid, el Rey se dirige a los oficiales de Sevilla sobre *los pilotos del río de Sevilla* diciéndoles:

*Por parte de los pilotos de el río de esa Ciudad nos ha sido hecha relación que en el dicho río hay ciertos bajos que llaman los Pilonos, y demás de estos hay en que los navíos que van de esa ciudad a Sanlúcar corren riesgo y peligro, que algunos se abren y otros dan golpes. De manera que cuando llegan a Sanlúcar o van por la mar se les descubren aberturas por los golpes que han dado en los dichos bajos.*

*Para remedio de esto, por mandato de los Católicos Reyes nuestros progenitores y nuestro, ha habido pilotos en esa ciudad que tenían solamente cargo de llevar las naos por el río a Sanlúcar...*

*Se da la circunstancia de que al no haber quien examine a los dichos pilotos de río, hay quienes sin ser examinados llevan las dichas naos, y por no saberlas llevar, es en mucho daño y perjuicio de las naos.*

(77) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.963, t. 9, fol. 136 y 137.

(78) A. G. I. Sección de Patronato, leg. 262, ramo 1.º



En remedio de ello suplicaron al monarca que mandase que de aquí en adelante no puedan ir las dichas naos a Sanlúcar por el río sin uno de los dichos pilotos.

Concluye el Rey que *pues no hay cómitres que los examine y tenga cargo de los examinar, Cristóbal López, que es piloto muy antiguo, sabio y experto por el río como por la mar, y que siempre nos ha servido en las armadas. Y cómo se podría ordenar que solamente pudiesen llevar las naos por el río los que fuesen examinados por Cristóbal López y no otros. Os mando que platicuéis de ello con personas de experiencia, para que Yo lo mande proveer como convenga* (79).

Con fecha 5 de septiembre de 1539 el Rey se dirige al alcalde mayor y justicias de la villa de Sanlúcar de la barrada meda, *haciéndoles saber que los maestros y dueños de naos que van y vienen de Indias han hecho relación de que en Sanlúcar hay ciertos vecinos nombrados por el Duque de Medinasionia que sirven de pilotos de la barra para meter y sacar las dichas naos, los cuales les cobran muy excesivos precios por meter y sacar las naos por la barra, diciendo que son naos de Indias, e que otrosi ellos no lo pueden hacer...*

Los maestros y dueños de naos de Sevilla suplicaron al Rey que *mandase que pudiesen ellos tomar los pilotos (prácticos) que quisieren, vecinos de la dicha ciudad y de otras partes y lugares que ellos quisieren y por bien tuvieren para meter y sacar las dichas naos por la dicha barra.*

Concluye el monarca dirigiéndose al alcalde mayor de Sanlúcar y otras justicias de la villa: *Vos mando que no impidáis a los maestros y dueños de naos que van a nuestras Yndias meter sus naos en la barra de esa villa, y de las que metieren los pilotos que están nombrados en ella (la villa) para meter y sacar del dicho puerto las naos que a él llegan, no consintáis ni deis lugar que cobren más por ello de lo que está en costumbre cobrar a las otras naos que no van a las nuestras Yndias. Mandamos a nuestros oficiales que residen en Sevilla en la Casa de la Contratación, que ejecuten en las personas y bienes de los que lo contrario hicieren.* Madrid, a 5 de septiembre de 1539. Yo el Rey... (80).

#### F) *Obligación de llevar el agua potable y los víveres necesarios.*

La legislación sobre este particular es abundante y, en algunos aspectos, exigente. Así, por ejemplo, anteriormente nos hemos referido a la visita de inspección que el Lic. Suárez de Carvajal, del Consejo de Indias, hizo a la Casa de la Contratación de Sevilla durante los años 1535 y 1536 (A.G. I. Sección Justicia, leg. 943 y 944). En esta visita dejó unas ordenanzas, donde hay un apartado que dice:

*Que los maestros sean obligados a llevar y lleven en la nao para dar el agua y el vino por la mar a la gente que en ella fueren, medidas justas según*

(79) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.962, t. 6.

(80) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.963, t. 7, fol. 8.

dem

rosigo segunte l'ontaron de la casa de la contratación de las yndias del mar oceano. que  
d'fido en esta mpynd ble mpy lral absad rescuyta. por su mag' faga saber por  
f ee d'rosos las omides que la d'ome d'uran que. el libro de las horas no  
cas desta d'faca casa esta escuta y asentada la ynstuion que se da a los  
maestres de las naos de las yndias de lo que a nde guarda y am  
plia el v'ge de yda y de buelta de la qual f'aees ayo y asentado un capi  
tulo de tenor siguiente

Y otrosi que los maestros, sean de las naos lleuen y lleuen la  
nao, para que el agua y el vino. por la mar. y la gente que  
ellas fuere medidas justas segun que consta ab  
sado, y usen de paly, o cobre y selladas por los almota  
cenes della, a pena de diez mill mrs de casa. ni que  
lo contrario fiziere. y eltercio para el xerungadoz  
y que los d'os. de la visitaçion que fizieren. si qui  
ses p'ues se cargazo el naujo. miren si el m' lleua me  
didas de la manera. que d'as y si no las lleuare  
con pelan. si que las lleue por peaten. de la d'ape  
na de quemado. si visitaren el naujo. ses p'ues de ve  
nyto. de las yndias de caniel m' trae las d'as  
medidas y se ynfomen de los pas a feros. y ma  
rineras que: el binxeren. si les d'azas. el agua  
y el vino por eueras. y el que no las tuxiere  
segun d'oce y no d'bre de d'azas. de las yn  
curra. de la quinta. parte del salm'io que le d'erte  
resazere. el d'lo d'azaz. e l'azaz. para el d'omun  
d'azo y las dos terças partes para la camara

Antesimogy de lo qual se promy a f'ac m' d'ia fiscal desta d'faca casa. de la presente  
firmasa de m'nonibre. que se f'ac rescuyta. xntio. de la d'faca casa de la contrata  
çion de las yndias en v'nte y siete de mayo. de mayo. de m'yll. equi y quatro  
y nuebe. años.

*[Signature]*

Obligación de llevar en los buques de la Carrera de Indias medidas justas para el agua y el vino. Archivo General de Indias. Sección de Justicia. legajo 946.

que en esta ciudad se usan de palo o cobre, selladas por los almotacenes de ella, so pena de diez mil maravedises a cada maestre que lo contrario hiciere. A continuación se exige al inspector o visitador de navío compruebe minuciosamente lo ordenado, etc. (81).

G) *Naufragios: encuesta, información o diligencia para fijar responsabilidades por dolo o culpa y aplicar sanciones. Jurisdicción para este apartado.*

El más avezado marino contemporáneo sabe que aun con todos los numerosos y eficacísimos medios científicos y técnicos, desde cartas precisas y almanaque náutico, pasando por compases giroscópicos, radares y ecosonda de que dispone la navegación moderna, esto sin contar con la recientísima por satélite, el mar sigue siendo un elemento al que todavía debe mirarse con respeto.

Por eso, causa asombro el hecho que durante el siglo XVI, que estamos estudiando, los naufragios —aun siendo numerosos— no lo fueran tanto como era lógico esperar, dados los mínimos auxilios a su alcance. Pensemos que hasta que Harrison aportó un cronómetro fiable, el problema de la longitud acompañó al navegante en las rutas atlánticas y no se diga en las interminables travesías del Pacífico y del Indico.

La primera norma legal, que yo recuerde en este momento, relativa a la jurisdicción en los casos de naufragios, tiene la siguiente fecha: dada en Burgos a 26 de septiembre de 1511 (A. G. I. Sección Indiferente General, t. 3, fol. 165 vuelto), y somete a la Jurisdicción de la Casa de la Contratación los *que fueren causa de que se pierdan los navíos*.

Como quiera que los naufragios ocurrían a veces en aguas americanas, en ese caso, era la autoridad judicial más cercana la que instruía las primeras diligencias, tras lo que, si había indicios de culpabilidad en alguna o algunas personas, remitía lo actuado, juntamente con los presuntos responsables del naufragio, a Sevilla, para que la Audiencia de la Contratación juzgara el asunto. Y si el maestre o el piloto era condenado por Sevilla, podía apelar ante el Real y Supremo Consejo de las Indias.

De entre varios legajos de Justicia examinados en el Archivo nos parece oportuno incorporar las actuaciones judiciales motivadas por el naufragio de una urca, el 19 de marzo de 1565, en la isla Española. El extenso documento, de muchísimos folios, se halla en el legajo 874 de la Sección de Justicia del Archivo de Indias (82).

El 19 de marzo de 1565 salió la urca cargada de azúcar desde Santo Domingo, en la isla Española, con destino a Castilla. Al parecer, la urca

(81) Con respecto a esta visita del Lic. Suárez de Carvajal a la Casa de la Contratación, recordamos que fruto de la misma fueron: a) La Sentencia, A. G. I. Sección de Justicia, leg. 946. b) Unas Ordenanzas, testimoniadas en el leg. 946 id. c) Un interesante aforamiento por la carga de buques (año 1536).

(82) En diversos momentos de este *pleyto*, en la fase del mismo que se desarrolló en Sevilla, intervino el Juez Asesor de la Casa Lic. Sálgado Correa, que volveremos a mencionar.

no debía estar demasiado estanca. Según declaración de un marinero, *yendo navegando dando velas metió la dicha urca las mesas de guaranición y el botolo debajo de la mar y no las podía sustentar, y este confesante dijo al piloto que amainasen las velas de gabia (sic), y las amainó. Con ambas bombas funcionando no podían vencer el agua, y echaba azúcar por la bomba. Otros testigos afirman también que el agua tenía sabor dulce.*

Decidieron regresar al puerto y estando sobre la barra no gobernaba la urca. *Yendo deste arte toparon y dieron tres o cuatro golpes, y entonces mandaron dar fondo a un ancla y tomar las velas. Estando surtos sobre el ancla vino garreando hasta dar en las peñas, y así se perdió la urca.*

En el Archivo General de Indias, Sección de Justicia, leg. 874, podemos seguir la encuesta:

*En la Muy Noble... Ciudad de Santo Domingo de la isla Española, a 22 de marzo de 1565 años, los Sres. Presidente y Oidores siendo informados que la urca nombrada La Consolación, de que es maestre Juan Corzo, que salió de este puerto para Castilla el lunes pasado 19 de marzo de este dicho año (1565), volviendo a arribar para tornar a este puerto, se perdió el miércoles pasado junto al puerto de esta ciudad, lo cual había sido por culpa y dolo del dicho maestre y piloto y marineros y gente de la dicha urca, para saber la verdad y averiguarlo, y hacer, en el caso, justicia, hicieron la Información siguiente:*

Cronología del proceso:

19 de marzo de 1565. Zarpa el buque hacia Castilla.

21 de marzo de 1565. Naufragio al volver a entrar a puerto.

22 de marzo de 1565. Se abre la información en Santo Domingo.

Confesión de Juan Corzo, maestre: *a más de quince años que es maestre examinado y va y viene en esta carrera.*

Confesión de Juan Bernal, piloto: *piloto examinado más ha de 24 años.*

El condestable, un tal Rucandio, declara que la urca iba haciendo agua, y estuvieron más de seis horas sin poder vencerla con la bomba, y en esto echaron por la bomba más de 20 cajas de azúcar, *este confesante probó el agua y era tan dulce como miel.* La nao tomó tanta agua que decidieron regresar a puerto, y en la barra tuvieron que fondear, y en el borneo tocaron peñas por haber garreado el ancla, antes de fondear habían ya tocado fondo alguna vez. Estando surtos sobre el ancla, declara otro tripulante, vino garreando hasta dar en las peñas, y así se perdió la urca.

#### H) *Náufragos en islas o parajes lejanos y su salvamento o rescate.*

El cuidado con que la Corona procuraba atender la seguridad de las naves y sus hombres en la Carrera de Indias se extendió, en ocasiones a una gran solicitud por los supervivientes en siniestros marítimos, hasta el punto de enviar algún buque de socorro para recoger posibles naufragos.

Hay una real carta fechada en Valladolid a 5 de octubre de 1536, cuyo tenor es como sigue:

*De la Reyna a nuestros oficiales que residís en la ciudad de Sevilla en la Casa de la Contratación de las Yndias: Ví una letra de XXX del pasado...*

*Vi lo que decís de las dos naos que son venidas de la Isla Española de que son maestros Gaspar de Avila y Andrés de Landa. Viniendo juntos su viaje llegaron a la vista de la ysla de la Bermuda, desde donde se les hicieron muchas ahumadas y fuegos. Y de la una nao que pudo echar el batel, fueron en él gente de ambas naos para saber que gente hera la que estaba en la dicha ysla. Y por ser grandes las corrientes no pudieron tomar tierra, y porque se les hacía noche y perdían las naos de vista, acordaron de volver a ella porque el viento les cargaba mucho de tormenta... los de tierra se davan mucha priesa a hacer mas fuegos y a derramar las candelas, y que quando lo vieron (al batel) volver hacia las naos, hacían muchos mas fuegos y ahumadas, y que desde que fueron, de la nao les hacían faroles y los de tierra les respondían con hacer muchos mas fuegos y derramar la candela...*

*No podían hacer otra cosa sino seguir su viaje y tener por cierto son españoles de las naos que faltan y se han perdido... a dicha ysla y que son de la nao Juan de León que ha algo de tres años que se perdió en aquel paraje... y hame parecido bien... que a cualquier nao de las que van a Nueva España o a la Tierra Firme, que a la vuelta, cuando vinieren en demanda de aquella ysla Bermuda, que toquen en ella y sepan si son españoles los que allí están y que si los fueren los traygan y que trayéndoles se les den cuatrocientos o quinientos ducados, pues dezis que desta manera será mas breve el socorro... Hareys dar el Pregón y avisarme en ello de lo que más supierde desto... Lo pagareys de Nuestra Hazienda. Fecha en Valladolid a 5 de octubre de 1536. Yo la Reyna. A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.962, t. 5, fol. 18.*

#### H) *Difuntos. Personas fallecidas en la Carrera de Indias.*

Como señala Zumalacárregui, ob. cit., se ordenaba que las personas que debían pasar a las Indias dieran sus datos con objeto de que *si fallecieren en las dichas Indias se sepa do viben los que los hubieren de heredar, y quienes son sus herederos.*

Por nuestra parte hemos comprobado en el Archivo General de Indias, los abundantísimos documentos relativos a la búsqueda de herederos y adjudicación de bienes, encontrándose no pocas veces con personajes tan conocidos en la Historia de los Descubrimientos como el infortunado comendador Diego de Orgaz, muerto a bordo cuando regresaba a España.

En lo que se refiere a plegarias por los fallecidos, en diversas ordenanzas se habla que dentro de la Casa, continúa establecida la Capilla que *por*



Retablo de la Virgen del Buen Aire.  
Casa de la Contratación de las Indias. Sevilla.

*Nuestro mandato está fundada y dotada... para decir Misa en ella por las ánimas de los defuntos y que por tiempo fallecieren en las dichas Yndias (83). Como dice Zumalacárregui, en las ordenanzas no se preocupaban tan sólo de que los bienes de difuntos llegasen a sus herederos, sino que tenía también presente sus almas, ordenando gastar lo que fuese menester para zera y vino para dezir las Misas.*

*Hay que comprender, continúa Zumalacárregui, que al Emperador (ordenanzas de 1531) le hubiera resultado mucho mas cómodo el disponer de todos los bienes de los que murieran sin dar noticias relacionadas con su herencia, estos pasarían al Estado. Al menos así se haría modernamente, pero el caso de ver un organismo oficial interesándose por devolver dinero a sus dueños, cargándose para ello de molestias, y sin percibir Derechos ni Contribuciones ni Impuestos, como se les llamaría actualmente, es un caso de altruismo raro (ob. cit., pág. 778).*

### **La Aplicación del Derecho.**

Al ir leyendo las páginas anteriores, acaso el lector se haya planteado cuáles pudieron ser las consecuencias jurídico-penales originadas por transgredir las normas sobre seguridad náutica y las leyes marítimas en general. Y también, qué jueces o tribunales existieron y la jurisdicción y competencia respectivas para realizar su cometido.

Intentaremos a continuación precisar de manera resumida, basándonos siempre en documentos, los distintos tribunales y organismos; apelaciones; sentencias y su ejecución. Jurisdicciones Mercantiles, Civil y Criminal, e incluso alguna transitoria Jurisdicción Penal extraordinaria contra corsarios. Sin que falte mencionar los conflictos de jurisdicción que fueron cosa frecuente no sólo en la aplicación del Derecho Marítimo, sino entra otras jurisdicciones, tales como la Eclesiástica, el Santo Oficio de la Inquisición y las Justicias Reales. Conflictos que dieron lugar, en ocasiones, a pleitos e incidentes un tanto cómicos.

Enunciamos a continuación el esquema legal de la época para la Jurisdicción Marítima, Civil, Criminal y Mercantil.

### **Causas civiles. Jurisdicción Civil.**

*En primera instancia, conocen los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla.*

---

(83) Respecto a esta capilla de la Casa y el culto en ella mantenido por los que fallecieron a bordo o en las Indias, son igualmente numerosos los documentos que sobre ello hemos visto en el Archivo. No nos extenderemos sobre el tema por exceder el cometido del presente trabajo y remito al amable lector a los trabajos de Gutiérrez Alviz y Zumalacárregui.

En el folio primero de las Ordenanzas que aparecen en el leg. 944 de Justicia (citado por Zumalacárregui) del A. G. I., se ve la insistencia del Monarca en la Capilla y en el *acrecentamiento del Culto Divino, ornato, etc.*

*Primeramente declaramos ordenamos y mandamos en lo que toca a causas civiles, que los negocios que fueren o sucedieren cerca de la guarda de la Ordenanzas y Provisiones que por nos estan dadas para la contratación, trato y navegación de las nuestras Indias, conozcan los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, sin que la nuestra Justicia Ordinaria de dicha ciudad se entrometa en ello ni en cosa ni en parte dello, tanto en lo que toca a nuestra Hacienda como en toda la otra contratación en primera instancia ni por apelación... Fecha de 10 de agosto de 1539. De Madrid. A. G. I. Sección de Indiferentes General, leg. 1.962, t. 6. Declaración sobre la jurisdicción de la Casa de Sevilla.*

*En apelación.*

a) Causas de más de cuarenta mil maravedises:

*Las apelaciones que de los dichos nuestros oficiales se interpusieren vengan al nuestro Consejo de las Indias, pero porque las partes sean excusadas de costa y que por pequeñas cantidades no sean sacadas de la dicha ciudad, queremos y mandamos que las causas de cuarenta mil maravedises y desde abaxo, vaya la apelación a los Jueces de los Grados por Nos puestos y nombrados en la dicha ciudad (A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.962, t. 6). Declaración sobre la jurisdicción de la Casa de Sevilla.*

b) Causas de menos de cuarenta mil maravedises. Vaya la apelación a los Jueces de los grados (*puestos por nos en la dicha ciudad*).

**Causas Criminales. Jurisdicción Criminal.**

a) *De delitos, hurtos y otros excesos cometidos en el viaje de ida o venida a las nuestras Yndias desde que entraren en el agua los que a ellas fueren o vinieren, hasta que se salgan de los navíos. Conocen los dichos oficiales y puedan castigar los delitos que en ellas (causas) hubiere. Sin que otro Juez alguno se entrometa en ello.*

*Pero, si después de llegado el navío y salidos con licencia los dichos nuestros oficiales todos los que en él vinieren, algunos de los pasajeros o personas que hubiesen recibido en el viaje algun daño o injuria o otro delito en su perjuicio... Mando que sea en su elección pedir Justicia ante los dichos nuestros jueces oficiales o ante la Justicia ordinaria de la ciudad, como él que más quisiere y por bien tuviere, y que la execución de la*



*Justicia criminal que hubieren de hacer los dichos nuestros oficiales la hagan por las plazas y lugares acostumbrados por donde la execute la Justicia ordinaria de la dicha ciudad.*

b) *Si las dichas causas criminales fueren de muerte o mutilación de miembro, queremos que los oficiales puedan prender y hacer el proceso y hecho esto remitan al delincuente a nuestro Consejo de las Indias, con el dicho proceso, para que en él (el Consejo de Indias) se vea y haga Justicia.*

*Concluye: Y porque lo dicho sea público y notorio a todos, y ninguno pueda pretender dello ignorancia, mandamos que esta nuestra Ceda. sea pregonada publicamente en las gradas de la dicha ciudad por las plazas y mercados y otro lugares acostumbrados della por pregonero y ante escribano público. Madrid 10 de agosto de 1539. Yo el Rey...*

### **Jurisdicción Mercantil.**

*En primera instancia: El prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes tenían jurisdicción para entender de las cosas e diferencias que tocaban al trato e comercio de la mercaderia así en compras y ventas como en cambios, seguros y fletamentos e cuentas de entre mercaderes e compañías y sus factores (A. G. I. Sección de Justicia, leg. 829, n.º 1). Contiene este legajo un traslado bien y fielmente sacado de una provisión original, firmada del Príncipe D. Felipe, Ntro. Sr. Fecha en Valladolid a 23 de agosto de 1543.*

*En nombre de los mercaderes de todas las naciones que residen en la ciudad de Sevilla se nos suplicó e pidió les diésemos licencia y facultad para poder elegir e nombrar Prior e cónsules y que estos pudiesen conocer y determinar todos los negocios y causas que se ofrecen entre los dichos mercaderes y sus factores, y como lo hacían y podían y debían hacer el Prior y cónsules de la dicha ciudad de Burgos, sin dar lugar a pleitos ni dilaciones sino conforme al uso y estilo de mercaderes... (A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.966, t. 15, fol. 53).*

*En apelación: apelación a las sentencias del Prior y cónsules de Sevilla.*

*Si alguna de las partes apelare que lo pueda hazer para ante uno de los nuestros oficiales de la dicha Casa de la Contratación que para conocer de tales causas Nos mandamos nombrar en cada un año y no para ante otra persona alguna, y que el oficial que por nos fuere nombrado en cada año, tome consigo dos mercaderes de la dicha ciudad que sean personas de buena conciencia.*

*Jurisdicción Mercantil (detalle).*

Provisión del Consulado de Sevilla: fecha en Valladolid a 23 de agosto de 1543 (Archivo General de Indias. Sección de Justicia, leg. 829).

En 1543 los mercaderes de Sevilla exponen al Rey que *a causa de no tener consulado para tratar sus cosas por vía de Universidad de prior y cónsules se habían seguido y seguían grandes inconvenientes y se movían muchos pleitos y con ellos dilaciones grandes en daño de las dichas mercaderías...*, todo lo cual cesaría si se rigiesen y gobernasen por consulado...

Suplicaron les diésemos licencia y facultad para poder elegir e nombrar prior y cónsules y que estos pudiesen conocer y determinar todos los negocios y causas que se ofrecen entre los dichos mercaderes... y como lo hacían e podían e debían hacer el prior y cónsules de la dicha ciudad de Burgos syn dar lugar a pleitos ny dilaciones sino conforme a uso y estilo de mercaderes, y para ello les mandásemos dar (...)ta provisión nuestra como la tenía el dicho Consulado de Burgos o como la nuestra merced fuese, lo cual visto e platicado por los del nuestro Consejo de las Indias...

Parte dispositiva: *Damos licencia y facultad a los mercaderes tratantes en las nuestras Indias, y estantes en la dicha Ciudad de Sevilla que se junten en la Casa de la Contratación el segundo día de año nuevo de cada año y allí puedan elegir y nombrar e elijan y nombren un prior e dos cónsules que sean personas de los mismos mercaderes, de los mas hábiles e suficientes y de más experiencia.*

*A los cuales prior y cónsules que así por los mercaderes fueren nombrados... damos poder e facultad para que tengan jurisdicción de poder conocer e conozcan de todas diferencias e pleitos sobre cosas tocantes a las mercaderías que se llevaren a las Indias y se trajeren de ellas o entre mercader y mercader y compañía e factores así como sobre compras, ventas, cambios, seguros, cuentas que hayan tenido y tengan, como sobre fletamentos, naos... e de todas las otras cosas que de aquí adelante acaecieren o se ofrecieren tocantes al trato comercial de las Yndias de que hasta ahora han podido e pueden conocer los oficiales de la Casa de la Contratación de las Yndias, conforme a la provisión que mandamos dar en la villa de Madrid a 10 de agosto del año 1539 en que se declaran las cosas que los dichos nuestros oficiales deben conocer...*

Continúa describiendo cómo el prior y cónsules deben ejercer su cometido: *Lo juzguen breve y sumariamente según estilo de mercaderes sin dilaciones y plazos de abogados...*

Sentencias y apelaciones; *Mandamos que de la sentencia o sentencias que ansy el Prior y cónsules... si alguna de ellas apelare que lo pueda hacer para ante uno de los dichos nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de las Yndias, que para conocer de las tales causas mandaremos nombrar en cada un año, e no para otra parte, el cual dicho oficial que así por nos fuere nombrado en cada un año, mandamos conozca de la dicha apelación y que para conocer de ella e la determinar tome consigo de la dicha ciudad dos*

*mercaderes tratantes de las Yndias, lo que a el pareciere que son personas de buena conciencia, los cuales hagan juramento de servir bien e fielmente en el negocio... guardando las justicias a las partes y conociendo y determinando la dicha causa por estilo de entre mercaderes, sin libelos de abogados salvo solamente la verdad sabida y la buena fe guardada, como entre mercaderes sin dar lugar a plazos ni dilaciones de abogados, y si los dichos nuestros oficial y dos mercaderes confirmaren la sentencia que ansy fuere dada por el prior y cónsules, mandamos que de ella no haya más apelaciones.*

### **Conflictos de Jurisdicción.**

El Tribunal Marítimo por antonomasia durante el siglo XVI que examinamos, Tribunal que, como hemos reseñado, tuvo grandes atribuciones, fue la Audiencia de la Contratación, con residencia en Sevilla.

Contaba con el respaldo moral y administrativo del Consejo Real y Supremo de las Indias, entendiéndose esta afirmación no en el sentido de que el Consejo refrendara siempre y necesariamente las sentencias de la Audiencia de la Contratación, cosa que en la práctica efectivamente no ocurría.

No obstante, se produjeron con cierta frecuencia conflictos entre los jueces oficiales de la Casa y las justicias ordinarias. Y entre el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes y la Casa. También hubo roces con los Jueces de los Grados.

Ya en el año 1518 el Rey se dirige desde Valladolid a *nuestros Jueces de los Grados de la muy noble ciudad de Sevilla* para decirles: *Vos mando que de aquí en adelante no os entrometais en cosa alguna que toque a los oficiales de la Casa.* A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 419, t. 7, fol. 78.

Ya vimos en los cuadros sinópticos anteriores la declaración sobre la jurisdicción de la Casa de Sevilla, fecha 10 de agosto de 1539. Pues bien, el 5 de septiembre del mismo año, y en vista de las diferencias que entre los oficiales, los asistentes y otras justicias se ofrecen algunas veces sobre el ejercicio de la jurisdicción civil y criminal, vuelve el Monarca a dirigirse a los oficiales de la Casa de la Contratación, al Asistente de Sevilla y a los Jueces de los Grados sobre ello:

A) A los oficiales... *yo mandé despachar la provisión y declaración que habreis visto, y porque a mi servicio conviene... Vos mando que esteis muy advertidos que de aquí adelante en el uso y ejercicio de la jurisdicción de esa Casa guardéis la dicha provisión sin exceder de ella y vivais con nuestro Asistente y Justicias de esa Ciudad en toda conformidad.* De Madrid a 5 de septiembre de 1539. Yo el Rey...

B) Al asistente de Sevilla ... *vistas las diferencias...* (lo mismo).

C) A los Jueces de los Grados... *Licenciados Medina y Castilla y... nuestros jueces de los grados de esa ciudad, vistas*

*las diferencias... se ofrecían algunas veces sobre el ejercicio de la jurisdicción civil y criminal... y visto, yo mandé despachar la provisión y declaración que allá os será mostrada, y como por ella vereis se manda que las causas civiles que ante los dichos nuestros oficiales pendieren, de cuarenta mil maravedises para abajo, que por las partes fuere apelada, vaya la dicha apelación ante vosotros, y se ejecute por los dichos oficiales vuestra sentencia, sin que haya lugar de otra apelación ni suplicación, y porque eso se ordenó por excusar a las partes de vexaciones y costas de venir con las apelaciones al nuestro Consejo de las Indias... de que se sigue por las dilaciones a los tratantes mucho daño y por la confianza que de vosotros tengo, vos mando y encargo, que las causas que conforme a la dicha provisión fueren ante vosotros por apelación las despacheis y determineis con toda brevedad por manera que por vosotros no se detengan ni gasten las partes... pero estareis advertidos de no os entrometer en otra cosa alguna que toque a la dicha Casa y Contratación de las Indias, sino en sólo en las dichas apelaciones.* Fecha en Madrid a 5 de septiembre de 1539. Yo el Rey, etc. A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.963, t. 7, fols. V y VI.

Los roces entre la Casa de Sevilla y las justicias de la ciudad eran ciertamente muy anteriores a las Reales Cartas del año 1539 que acabamos de exponer. En efecto, tanto en *las ordenanzas primeras que se hizieron al tiempo que se fundó la Casa de la Contratación* (84) fecha en Alcalá de Henares, enero 1503; como en las segundas ordenanzas, fecha en Monzón a 15 de junio de 1510, se encuentran frases como, *nadie se entremeta, y determinen las diferencias*, que son muestra de supuestos previstos o bien de hechos ocurridos. Veamos algunos párrafos del *Traslado del Memorial que llevó Ochoa de Ysasaga, de lo que ha de hablar de parte de sus Altezas con los oficiales* (85). Desde Monzón a 15 de junio de 1510.

Apartado III, del memorial citado, *Que Su Alteza... de la Casa y que nadie se entremeta syno los dichos oficiales en las cosas de ella, pero también quiere* (Su Alteza), *que ellos (los oficiales) no se entremetan en cosa que no pertenezca a la Casa, que esto myren mucho...*

Apartado IV. *Que en lo que dicen que los Juces de la Ciudad... mandan quitar las armas a los criados y a los Ministros de la Casa, Su Alteza escribe sobre ello al Asistente...* (fol. 15 del tomo 3, leg. 418 de Indiferente General).

Y efectivamente, también desde Monzón y con la misma fecha, 15 de junio de 1510, el Rey se dirige a Diego de Rojas, Asistente de la ciudad de

(84) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 418, t. 3.

(85) En el legajo 418 de Indiferente General se encuentran los documentos que menciono en esta página.

Sevilla, diciéndole que *Por parte de nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de las Yndias que reside en esa ciudad me es hecha relación que...*, y a continuación el Monarca extrema su diplomacia, *que antes que vos fueredes a esa ciudad en el dicho cargo algunas justicias de ellas se entremetían a mandar executar algunos contratos prohibidos por las hordenanzas de la dicha Casa...* (fol. 16 vuelto del tomo 3, leg. 418 de Indiferente General).

### **Algunos datos de orden interno sobre la marcha y funcionamiento de los Jueces y Tribunales con jurisdicción en los asuntos de Indias.**

La ingente labor desarrollada por la Casa de la Contratación de Sevilla, ya sabemos que la actividad judicial era sólo una de las diversas que tenía a su cargo, tuvo que dar lugar naturalmente a errores y faltas.

Respaldata, y al mismo tiempo vigilada por el Real y Supremo Consejo de las Indias, se materializó esta vigilancia, en ocasiones, por medio de varias visitas efectuadas a la Casa por algunos miembros del Consejo, sucesivamente nombrados por el Rey.

Visita importante, por la calidad del visitador, el Lic. Gregorio López del Consejo de S. M., como por las irregularidades y abusos que señaló en algún personal de la Casa (A. G. I. leg. 943, 944, 945 y 946 de Justicia). La visita fue hecha del año 1543 a 1545.

Otra notable visita había sido la realizada en 1535 y 1536 por el Lic. Carvajal, del Consejo de S. M. (A. G. I. leg. 943 y 944 de Justicia). Prueba de la importancia de la visita, así como de la categoría y prestigio del visitador, la constituye el hecho de que varios años más tarde, a 27 de octubre de 1539, el Rey se dirige a los oficiales de Sevilla diciéndoles: *Bien sabeis como al tiempo que D. Juan Suárez de Carvajal, Obispo de Lugo, por mandado de Su Magestad visitó esa Casa dejó en ella hechas ciertas ordenanzas, que porque al servicio de Su Magestad conviene que en este Consejo se vean, vos mandamos que con el primer correo enviéis a este Consejo un traslado de las dichas ordenanzas, firmada de vosotros, en manera que haga fe señalada de Beltrán Carvajal...* (87).

En cuanto a la actuación judicial propiamente dicha, de la Casa, tenía dos manifestaciones:

La primera, cuando constituida la Audiencia de la Contratación, juzgaba las causas civiles y criminales, en los términos que exponemos en el cuadro.

La otra, cuando uno de los oficiales de la Casa, nombrado por el Rey cada año para conocer en apelación las sentencias pronunciadas por el Prior y cónsules en asuntos mercantiles, se juntaba con dos mercaderes, para realizar ese trabajo. Parece ser que la endémica lentitud de la justicia ordinaria de la época, se dejó sentir a veces en la Jurisdicción Mercantil, nacida

(86) Puede verse la obra de Martínez Cardos, José: *Gregorio López, Consejero de Indias. Glosador de Las Partidas*. Madrid, 1960.

(87) A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.963, t. 7, fol. 33.

precisamente para despachar con rapidez los asuntos. Con fecha 5 de abril de 1563, el Rey se dirige a Pero Cabeza de Vaca, Contador de la Casa de la Contratación y *Juez nombrado este presente año de quinientos sesenta y tres para conocer de las causas que del Consulado se apelaren* para exponerle que por parte del Prior y cónsules ha recibido queja de que hay muy gran dilación en la vista y determinación de los pleitos y causas que van en apelación del dicho Consulado, *por no juntaros cada semana vos el dicho Juez y vuestros acompañados* (A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.966, t. 14, fol. 350 y sig.).

También los Jueces de los Grados, que como sabemos conocían en grado de apelación las causas civiles sentenciadas por los Jueces de la Contratación, inferiores a cuarenta mil maravedises, ya que las superiores a esa cuantía habrían de apelarse ante el Consejo de Indias, recibieron en alguna ocasión recordatorio *para despachar y determinar con toda brevedad las causas...* (A. G. I. Indiferente General, leg. 1.963, t. 7, fol. VI).

A medida que los descubrimientos geográficos iban ensanchando el enorme ámbito de aplicación del Derecho, surgían nuevos problemas en la gestión de los tripulantes cuya actuación estamos comentando. Con fecha 27 de noviembre de 1553, el Rey Don Carlos expone que visto *cuan en crecimiento van los negocios en la Casa de la Contratación de las Indias que reside en la ciudad de Sevilla y como hay algunos de gran calidad y cantidad* y que hasta el momento había dos asesores letrados a los cuales se les ha permitido abogar que se ponga en la dicha Casa un Asesor Letrado que resida en ella, y que se quiten los dos asesores que hasta el presente hay... con las letras y habilidad de vos, el Lic. Salgado Correa. El título es el de *Asesor de la Casa de Sevilla* (A. G. I. Sección Indiferente General, leg. 1.965, t. 12, fol. 56 y 57). En el folio 57 se contiene la instrucción al Lic. Salgado Correa, encomendándole asistir a la Audiencia y sustanciar los procesos que se siguieren. Se le encarga, como de gran importancia, examinar los testigos en las causas criminales o en las civiles. *Y cuando se hubiere de dar algunos tormentos, asistais a ellos con los dichos oficiales para que se den jurídica y moderadamente, conforme a la calidad de los indicios.*

Es interesante notar que el Rey, al conceder una licencia al Lic. Salgado Correa lo llama *nuestro Juez Asesor de la Casa de la Contratación*. Fecha 22 de noviembre de 1562. A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1.966, t. 14, fol. 289.

El 30 de octubre de 1561, el Consejo se dirige a los oficiales de Sevilla, diciéndoles lo siguiente:

*Señores Oficiales de Su Magestad que residís en la Casa de la Contratación en Sevilla. La que escribisteis a Su Magestad en veinticinco del pasado se recibió, y vimos la sentencia que ordenó el Lic. Salgado, Juez Asesor de esta Casa en el pleito de los maestros de las naos de Santo Domingo de la isla Española... y lo que decís que os pareció por ser este negocio muy calificado y en quien esa Universidad tiene puestos los ojos esperando castigo ejemplar, que se nos debía remitir la determinación de ello, y que así habeis*

*dejado de firmar dicha sentencia aunque lo está del dicho Lic. Salgado hasta dar noticia de ello a Su Magestad, y que se os envíe a mandar lo que sea servido que se haga, la sentencia; así como vino se os vuelve a embiar con ésta y firmarla habreys, y proveereis que luego y de aquí adelante todo lo que el Juez Asesor de esa Casa firmare, lo firmareis vosotros y lo hareis... como os está ordenado. Que las partes, si se sintieren agraviadas, seguirán su justicia como bien les conviene. Habréis de enviarlo luego con persona de recaudo.* Fechado en Madrid a 30 de octubre de 1561. Señalada del Dr. Vázquez, Lic. Castro, Lic. Valderrama (A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 1:966, t. 14, fol. 94 vuelto).

Como se ve, no cabe dar mayor apoyo, ni mejor respaldo a la autoridad del Juez Asesor de la Contratación, que el que se contiene en los párrafos anteriores. De lo que se desprende, entre otras cosas, que el Lic. Salgado Correa, nombrado para el cargo en noviembre de 1553, debió ser muy eficiente en su cometido, cuando ocho años más tarde se le daba por parte del Consejo de Indias la categoría que hemos visto.

El Lic. Salgado Correa, durante sus muchos años como asesor jurídico de la Casa de la Contratación, dirige o lleva los interrogatorios de una manera muy minuciosa en las causas o encuestas que tenían lugar para fijar responsabilidades y señalar penas en casos de naufragios (88) o denegación de auxilio a otro buque en peligro (89).

Esta exigencia de que hubiese un abogado o asesor jurídico, o bien dos durante varios años, presentes en ciertos debates de los Jueces Oficiales de la Casa, ya se advierte desde los primeros momentos. Así, por ejemplo, en las segundas ordenanzas que se formaron para el gobierno de la Casa de la Contratación de Sevilla, fecha en Monzón a 15 de junio de 1510, la ordenanza dice:

*Yten vos mandamos que las cosas de justicia que fueren de alguna importancia las determineis con acuerdo y parecer de vuestro letrado o letrados, firmando juntamente con vosotros la diligencia o sentencia.* (90).

En resumen, sin que yo pretenda todavía, en el estado en que se encuentra el presente trabajo, establecer conclusiones cuasi definitivas precisas, sí puedo afirmar, como impresión bastante razonable, que del examen de la documentación que estoy manejando se desprende que existió una gran preocupación legislativa, atención legislativa si se prefiere, respecto a la seguridad náutica de la navegación con las Indias, al menos durante el siglo XVI.

(88) El 19 de marzo del año 1565 salió de Santo Domingo de la isla Española, con destino a Sevilla (a Castilla, según dice el sumario) la urca nombrada *La Consolación*, naufragando en las costas de dicha isla. Para saber la verdad y averiguar si hubo culpa o dolo, el Presidente y Oidores de Santo Domingo hicieron lo que en el lenguaje procesal contemporáneo denominaríamos Sumario, remitiéndolo a la Casa de la Contratación de Sevilla. (A. G. I. Sección de Justicia, leg. 874).

(89) A. G. I. Sección de Justicia, leg. 853, año 1560.

(90) A. G. I. Sección de Indiferente General, leg. 418, t. 3.