

EL OFICIO DE MAESTRE EN LA CARRERA DE INDIAS

Inés María SANTOS GARCÍA
Licenciada en Historia y máster en Estudios Americanos
Universidad de Sevilla



IN lugar a dudas el maestre fue una de las figuras más relevantes de la Carrera de Indias como pieza clave de la organización marítima y comercial de la embarcación. Ciertamente se trata de una figura sumamente compleja, pues no resulta nada fácil separar sus teóricas competencias profesionales recogidas en la legislación de su actuación como simple negociante, cuyo principal deseo era enriquecerse. El afán de enriquecimiento fácil, junto con el anhelo de ascender socialmente, las buenas conexiones comerciales que tenían dentro del mundo sevillano de los negocios y su experiencia acumulada tras muchísimos años en la navegación hacia las Indias convertían a estos personajes en elementos imprescindibles para comprender el funcionamiento del tráfico indiano.

Ahora bien, pese a su destacada influencia en la navegación y comercio ultramarinos, la historiografía quizá no le ha concedido la importancia real que merece. El circuito marítimo-comercial que englobaba la Carrera de Indias ha sido objeto de investigación para muchísimos historiadores, los cuales sí han destacado la labor del maestre dentro del mismo, pero aún así no se trasciende en su análisis más allá de su mera presencia en el ámbito comercial. No obstante, se pueden encontrar algunos trabajos que han resultado muy valiosos para la elaboración del presente estudio, pues constituyen la bibliografía más directa que se ha centrado en el análisis de la nombrada figura. En este casi vacío historiográfico, destacan los artículos de Luis Navarro García sobre la gente de mar en la Sevilla del siglo XVI; la monumental obra de Antonio Miguel Bernal acerca de la financiación de la Carrera de Indias; la de Pablo Emilio Pérez-Mallaína dedicada a la vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias del siglo XVI, especialmente el capítulo tercero referido a los pilotos, maestros y capitanes, y, el trabajo de M.^a Carmen Borrego Pía sobre los pilotos y maestros de la bahía gaditana. Asimismo, de gran ayuda

han sido los libros de náutica del siglo XVI. De entre todos, cabe destacar el *Itinerario de Navegación*, de Juan Escalante de Mendoza, y las obras de Alonso de Chaves, *Espejo de Navegantes*, y la de Diego García de Palacio, *Instrucción náutica para navegación*. Y, por supuesto, también señalar las aportaciones de Veitia Linage en su obra *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, y las referencias que se pueden encontrar a su vez en la *Recopilación de Leyes de Indias*.

De igual modo, subrayar que a pesar de los innumerables legajos referentes a maestros conservados en el Archivo General de Indias (1) siguen siendo escasos los trabajos en los que se prima el conocimiento sobre el maestro y su actuación en el comercio con Indias a través del estudio de dichas fuentes documentales. Así pues, el análisis de dicha figura en el contexto social y económico de la Carrera de Indias constituye a día de hoy un campo de investigación prácticamente inexplorado.

A la hora de realizar un mayor acercamiento a la importancia real de este personaje, resultan considerables los siguientes interrogantes planteados: ¿qué motivos llevaron a la corona a delegar en ellos parte de sus competencias estatales?, ¿qué consideración tenía su trabajo ante los ojos de sus contemporáneos?, y finalmente, ¿hasta qué punto supieron cumplir con las obligaciones que legalmente les estaban encomendadas? Por supuesto, que se podrían plantear algunas cuestiones más, pero para este trabajo, donde se pretende realizar una primera aproximación a la figura del maestro, pueden ser suficientes.

Contestar a estas cuestiones es lo que se intenta en este estudio, y para ello primero será necesario realizar un recorrido por las diversas funciones asumidas por el maestro y la amplia responsabilidad que recaía sobre él como jefe supremo de la tripulación; a continuación, analizar la relación de tal figura con el poder real y su posición socioeconómica en la sociedad del momento, para terminar analizando los diversos métodos ilícitos empleados por este oficial con el fin de obtener beneficios extras al margen de la ley.

(1) Refiriéndose especialmente a los numerosos pleitos que se guardan no sólo en las secciones específicamente judiciales, como la de Escribanía de Cámara y Justicia, sino también a los que se incluyen en la sección de Contratación, en los cuales pueden verse informes fiscales, pesquisas, declaraciones testificales y confesiones de acusados referentes a disputas, transporte de mercancías sin registrar, reclamaciones por impagos de salarios a marineros y grumetes, reyertas por la propiedad de una embarcación, embargos por contrabando, etc.; y de otro lado, a los documentos expedidos por el Consejo de Indias, suscritos por el monarca, tales como reales cédulas o aquellos suscritos por los consejeros, como reales provisiones, cartas acordadas y sentencias, conservadas en la sección de Gobierno y en la subsección de Indiferente General. En estos últimos se diferencian instrucciones, informes, cartas, quejas, peticiones, resoluciones, dirigidas principalmente, las que se han consultado, a organismos peninsulares subordinados —la Casa de la Contratación o el Consulado—, a las autoridades de Indias y también a particulares.

El estudio se delimita geográfica y cronológicamente a la Sevilla del siglo XVI. Hay que tener presente que la capital hispalense fue puerta y puerto de las Indias y que, como tal, se constituyó como el centro mercantil, financiero y marítimo más importante del momento. Ello atrajo a multitud de marineros, comerciantes y pasajeros que querían embarcar en las flotas con destino hacia el Nuevo Mundo.

Características de un oficio

«El maestre era definido como el señor capitán que, como tal, manda sobre sus subordinados, los cuales deben obedecerle en todo lo que convenga al provecho de todos y de la nao. Sería el señor de la casa, y los demás sus criados.» (2).

Junto con el piloto y el capitán, el maestre ocupaba la cúspide del poder en un buque mercante del siglo XVI. Estos constituían el grupo de los llamados oficiales de mar, desempeñando cargos de alta responsabilidad en la embarcación para la buena marcha de la misma. La misión principal del piloto era dirigir la nave desde que zarpaba hasta que llegaba a su puerto indiano de destino en cuanto a rutas y rumbos se refiere. Por su parte, la administración comercial del barco corría a cargo del maestre. Y el capitán ejercía funciones puramente militares. Pese a las diferentes atribuciones de unos y otros, la práctica era muy distinta, pues dichos oficios se entrecruzaban, por lo que el capitán podía ejercer de maestre y a la misma vez ser dueño de la nao, el piloto actuar de maestre y este de capitán, de propietario de la totalidad o de una parte de la nave y a su vez de piloto, en el caso que este enfermase o falleciese durante el viaje. Ello explicaría que el maestre asumiera, en la mayoría de los casos, el mando supremo a bordo de la nao. Con todo, se convertía, como señalaba Alonso de Chaves, en el señor capitán y en el verdadero «patronus del Consulado del Mar» (3).

En efecto, era el máximo responsable de la nave y, como tal, debía dar cuenta de la totalidad de los pertrechos que iban a bordo, de la tripulación y de los pasajeros; pagar los impuestos reales exigidos; abastecer a la embarcación de todos los recursos materiales y humanos necesarios; ganarse la confianza de mercaderes y particulares que le confiaban prácticamente a ciegas sus partidas; conseguir que toda la planificación del viaje se desarrollara bajo el

(2) CHAVES, Alonso de: *Espejo de navegantes*. Madrid, Museo Naval, 1983, p. 223 (original del siglo XVI).

(3) HARING, Clarence: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 391.

orden previamente establecido; procurar que las mercancías y metales preciosos que iban bajo su responsabilidad fuesen entregados a sus respectivos dueños sin el más mínimo problema y, en suma, cumplir con todo lo estipulado en las ordenanzas encargadas de regir la gran empresa comercial indiana.

Cabe señalar que el oficio de maestro implicaba «muchos oficios en uno», refiriéndose con ello a la diversidad tipológica que se ha podido distinguir. Fundamentalmente, son tres los tipos de maestros diferenciados: maestros de naos, de plata y de raciones. No es el momento de profundizar en los cometidos correspondientes de cada uno de ellos, pero sí es conveniente subrayar que, pese a la disparidad de sus atribuciones, lo cierto es que todos eran igualmente responsables económicos del cargamento que llevaban bajo su custodia, ya fuese artillería, municiones, plata, oro, perlas, bastimentos, víveres, entre otros.

Para no dar a este ejercicio un carácter excesivamente descriptivo de la labor del maestro en la mar, finalizaré este primer apartado con una frase muy representativa del marino Juan Escalante de Mendoza acerca de las tres cualidades principales que, según su parecer, debían acompañar siempre al maestro: «debe ser un buen hombre, buen cristiano y diestro marinero».

El maestro y la Corona

¿Por qué la Corona necesitó de la figura del maestro? La respuesta es compleja y quizás para contestarla habría que poner de relieve los objetivos que se marcó la monarquía española respecto a la conquista y posterior colonización de América. Como es sabido, desde inicios de la etapa descubridora se pretendió convertir la ocupación territorial de las Indias en una gran empresa estatal, teniendo como principal propósito ejercer un control directo sobre el comercio indiano dentro de una estructura monopolística regia. Pronto se entendió que el objetivo marcado era desmesurado para ponerlo en marcha solo la Corona, por lo que se decide que dicha empresa corriese bajo iniciativa privada, aunque contando con el respaldo estatal. Las razones que determinaron que la monarquía no se hiciese cargo directamente del proyecto indiano iban desde la necesidad de atender a conflictos bélicos más cercanos establecidos en escenarios europeos y mediterráneos —para los que se necesitaba un gran desembolso económico— hasta la inexistencia de un aparato burocrático y un ejército permanente que se comprometiera a defender unos territorios tan lejanos como eran los del Nuevo Mundo, cuyas dimensiones espaciales eran aún inciertas (4).

(4) SERRERA CONTRERAS, Ramón María: *La América de los Habsburgo (1517-1700)*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2011, pp. 53 y 197.

En este sentido cabría destacar especialmente que la insuficiencia, por aquella época, de funcionarios fiscalizadores del tráfico trasatlántico fue lo que llevó a la Corona a delegar parte de sus competencias en particulares, entre ellos, el maestre. Se buscaba un responsable en quien confiar plenas atribuciones respecto al navío, la tripulación, las mercancías y la ruta determinada a seguir, desde que el navío zarpaba del puerto sevillano hasta que llegase al puerto de destino en Indias, para una vez allí preparar el viaje de vuelta a la Península. Asimismo se le encargaría impedir el paso a ultramar de extranjeros y emigrantes sin licencias, así como también evitar las deserciones de marineros una vez llegados a tierra firme. Con todo, sería justo, según mi parecer, considerar a esta figura como uno de los motores principales que dieron vida a la Carrera de Indias en cuanto que constituyó uno de los principales artífices de la política comercial y migratoria puesta en marcha por la monarquía con el fin de salvaguardar la integridad del imperio.

El monarca era consciente de la necesidad de proveer al tráfico y a la navegación de maestros cualificados y eficientes, pues de ellos dependería que este y los particulares obtuviesen los beneficios esperados de los negocios ultramarinos (5). Ello ligado a la buena fama y estimación que el maestre supiere despertar justifican, entre otras razones, la confianza en él depositada. Como apuntara Escalante de Mendoza, «el maestre siempre ha dado muy buena cuenta de todo lo que se le ha encargado en los viajes que ha hecho, y es muy verdadero...». Ciertamente, el ser buen maestre y gozar de tal reputación era imprescindible para navegar competentemente y responder ante los negocios propios y de otros particulares. No obstante, cabe la posibilidad de cuestionar, en este sentido, si este personaje era tan honrado y estimado como lo presentaba Escalante, sobre todo si se tiene en cuenta el entramado de necesidad, ambición y fortuna en el que se encuadraba la sociedad sevillana del siglo XVI.

Principalmente, esta figura fue nombrada para gobernar maestralmente la nao y, como jefe supremo de la misma, todos los que a bordo de ella fuesen debían obedecer y hacer cumplir todos los mandamientos determinados por él en lo concerniente a hacer un buen viaje y dar buena cuenta de lo que en ella se cargase y recibiese. En el caso de inobediencia y no favorecer al maestre en el cumplimiento de su oficio, todos serían castigados por incumplimiento de las instrucciones dadas por el rey y por el tribunal de la Casa de la Contratación respecto a la navegación (6).

Como se observa, las diversas virtudes que adornaban a dicha figura también fueron tenidas en cuenta por la Corona y por los dueños del capital a

(5) Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, Madrid, 1530. Archivo General de Indias (en adelante, AGI) Indiferente, 1961, L. 2, F. 202V-203V.

(6) Instrucciones de generales, maestros y dependientes de la Casa de la Contratación, de 1537 a 1758. AGI Contratación, 4889.



Galeón español, por Alberto Durero.

la hora de mostrar su confianza a estos individuos y en la entrega de sus riquezas, pero aún así la monarquía fue más intransigente respecto al papel desempeñado por estos. De ahí que fuesen obligados a abonar una fianza de 10.000 ducados en concepto de garantía del cargamento, tanto de ida como de vuelta, de cumplir con todas las disposiciones dadas por los jueces de la Casa, rendir cuenta justa de las mercancías y tener aparejado el buque para el tiempo de la salida (7). Para el abono de la misma podían contar con unos fiadores y entre todos componer la cantidad exigida. Esta cifra era importantísima, especialmente si se tiene en cuenta que en la época el coste de una galera podía oscilar entre los 8.000 y 12.000 ducados,

por lo que estaban sometidos a pagar una fianza superior a la compra de una embarcación. Cabe citar como ejemplo de ello la adquisición del galeón *Los tres Reyes*, de 600 toneladas, en 7.000 ducados, efectuada por el capitán y armador sevillano Cosme Buitrón (8). En cualquier caso, resulta evidente el

(7) Con el tiempo, se añadieron otras sumas que obligaban al maestre a responder de que el buque estuviera listo para la fecha prevista (1564, 2.000 ducados), de que no embarcaran pasajeros sin licencia (1604, 1.000 ducados), de que arreglara cuentas con los embarcadores después de terminado el contrato (1.000 ducados) y de que no tocaran en ningún puerto prohibido (4.000 ducados). HARING, C.: *Comercio y navegación...*, pp. 392-393.

De igual modo, los maestros de plata estaban obligados a pagar una fianza de 25.000 ducados. En su regreso a la Península, debían entregar otros avales para hacer frente a sus responsabilidades a la hora de depositar el tesoro en la Casa. En principio, se estipuló que fuesen 4.000 ducados, pero tal cantidad fue reducida a 2.000 por las cédulas de 22 de enero y 30 de agosto de 1647. VEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, L. II. Cap. IX, 5, p. 135 (reedición en facsímil del Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981).

(8) Memorial del capitán Cosme Buitrón. Sevilla, 8/1/1566. AGI Indiferente General, 2673.

desembolso de tal suma dada la alta responsabilidad asumida por este personaje. Por consiguiente, debían comprometerse a entregar a las autoridades de la Casa de la Contratación todas las cuentas que traían registradas de la nave, declarando bajo juramento que no habían cometido ninguna infracción durante la travesía. La variada documentación conservada en el Archivo General de Indias permite afirmar que la teoría distaba mucho de la práctica, pues fueron numerosos los maestros que no rechazaron cualquier ocasión de obtener beneficios al margen de la ley. Una realidad que se puede ejemplificar en el caso del capitán Diego Bernal Lorenzo, vecino de Sevilla. Este supo aprovechar su condición de capitán y maestro para traer registradas 19 barras de plata por su propia cuenta y riesgo, perteneciendo la mayor parte de estas a particulares que le habían confiado sus negocios (9).

La buena estimación y confianza que los maestros supieron despertar no fueron suficientes para poner en sus manos el tráfico indiano, ya que la experiencia práctica acumulada por estos tras muchos años de navegación constituyó a la hora de elegirlos un importante argumento a tener en cuenta. Además de asumir la autoridad efectiva del navío, tenían que saber marcar el rumbo del viaje y utilizar los instrumentos propios de la navegación. Es por ello por lo que a partir de 1534 estaban obligados, al igual que los pilotos, a someterse a examen, en el que además de poner a prueba sus conocimientos cosmográficos y astronómicos debían responder a cuestiones relativas al aparejo, tripulación y abastecimiento de una nave, pues se entendía por ello que «eran las cosas esenciales de su oficio». De esta manera, tanto pilotos como maestros quedaban igualmente equiparados en cuanto a conocimientos científicos. Evidentemente, ambos tenían vedado navegar a Indias sin ser examinados; no obstante, no fue infrecuente encontrar barcos de la Carrera de Indias en manos de estos oficiales no examinados. Como ejemplo, mencionar el pleito contra Juan Pérez, maestro de la nao *Nuestra Señora de la Piedad*, quien fue acusado de llevar a Manuel Burgos como piloto no examinado; además se le inculpó por no traer el navío bien aparejado y falto de gente de mar, armas, artillería, municiones y otros pertrechos necesarios a bordo, por lo que corrió el riesgo de perder el rumbo de la travesía y ser atacado por corsarios enemigos (10).

Pese al dicho examen, la experiencia seguía siendo imprescindible, de hecho no se admitiría a nadie en las pruebas sin demostrar haber navegado en una ruta determinada. Aún así, la formación recibida por los maestros seguía siendo insuficiente, dadas sus numerosas competencias y los avances que estaban aconteciendo en las técnicas de navegación astronómica. Así pues la Corona se vio obligada a implantar en 1552 unos cursos de navegación en la Casa de la Contratación, exigiendo tomar clases tanto a maestros como a pilo-

(9) AGI. Contratación, 186, núm. 14.

(10) AGI. Contratación, 145, núm. 1, Ramo 10. Sevilla, 1598.



Catedral y Lonja de Mercaderes, actualmente Archivo de Indias.

tos (11). ¿Acaso el monarca vio peligrar sus intereses y por ello decide otorgar la posibilidad a estos oficiales de recibir una mejor preparación? Posiblemente fuese uno de los motivos si se tiene en cuenta que a mediados del siglo XVI comienza a vislumbrarse el apogeo de la producción de plata. Por ello, se podría sospechar que el verdadero interés y preocupación por instruirlos como buenos hombres de mar y de negocios sería contar con maestros expertos, capaces de conducir a buen puerto los buques cargados con los deseados metales preciosos.

A lo largo de estas líneas se muestra cómo este oficial de la mar se convertiría en el máximo administrador de todo un conjunto de tareas variadísimas. Precisamente en la amplia gama de responsabilidades que asumía en su persona es donde radicaba su verdadera importancia en la Carrera de Indias. Por tanto, y sin lugar a dudas, la figura del maestro fue clave en el negocio marítimo de la época. Ahora bien, ¿cómo se traducen en dicha figura tales competencias?, ¿acaso en un ascenso socioeconómico?

Partiendo de la idea de que estos personajes se convirtieron en uno de los ejes principales del tráfico ultramarino, cabe plantear: ¿estuvo realmente valo-

(11) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: «El arte de navegar: ciencia *versus* experiencia en la navegación trasatlántica», en *España y América, un océano de negocios: Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Commemoraciones Culturales, 2003, p. 104.

rado el oficio de maestre teniendo en cuenta las múltiples delegaciones a las que tenían que hacer frente? Estos se preocuparon por hacer constar la dureza de su trabajo y los peligros que tenían que afrontar en las rutas indianas. Realmente arriesgaban su vida desafiando multitud de tormentas, enfermedades y amenazas de enemigos extranjeros, todo ello para volver sanos y salvos al puerto de destino sin causar daño alguno a los tesoros. Ante la adversidad de su oficio, uno de sus objetivos primordiales fue reivindicar la posición socio-económica que creían merecer en la sociedad de la época. Es cierto que su oficio les brindaba la posibilidad de prosperar económicamente y de ingresar en los grupos medios de la sociedad; incluso los más perspicaces supieron invertir sus beneficios en la compra de navíos, logrando con ello traspasar la barrera económica que diferenciaba a los simples asalariados de los capitalistas y llegar a ser dueños de sus propias naves. Asimismo fueron muchos los que se convirtieron en personas poderosas e influyentes, ocupando la cima de la jerarquía de la gente de mar. Tal fue el caso del capitán Luis Alberto de Alarcón, vecino de Cádiz, que aparece como maestre y dueño de dos embarcaciones de gran tonelaje, nombradas *San Pedro* y *Nuestra Señora de la Gúa y San José* (12). Pero, sin embargo, pese a pertenecer a uno de los grupos económicamente más destacados de la sociedad sevillana del momento, era tal la falta de aprecio por los trabajos marítimos y sus hombres que no les fueron perdonados sus humildes orígenes sociales y, por ende, no lograron el reconocimiento social tan deseado. Aún así estos hombres de la mar perseveraron en su afán de enriquecerse a través del comercio con el Nuevo Mundo y llegaron a ser protagonistas de un milagro de movilidad social.

Por ello, con las miras puestas en escalar posiciones y lograr distinguirse del resto de la gente de mar, solicitaron a la Corona determinadas prerrogativas diferenciadoras con el fin de manifestar la supremacía de su cargo. En sus peticiones hicieron constar su disconformidad por recibir las mismas penas de azotes que los marineros, o compartir las celdas en la cárcel con negros y mulatos en el caso de haber cometido alguna infracción durante el viaje. El hecho de ser obligados a compartir el mismo espacio con individuos que formaban parte del escalón social más bajo pone de relieve la desconsideración y bajeza de los oficios de la mar. En ambos casos las protestas fueron atendidas por el monarca mediante el despacho de determinadas cédulas en las que se fallaba a favor de estos. Un paso en la persecución de sus objetivos se dio en 1606 con los privilegios y exenciones que Felipe III concedió a la gente de mar (13).

(12) Registros de ida a Nueva España y Tierra Firme. AGI. Contratación, 1177, núm. 2, Ramo 3; Contratación, 1179, núm 2, Ramo 3.

(13) Expediente de libertades y privilegios concedidos a la gente de mar de la armada de la Carrera de Indias. AGI. Contratación, 72, núm. 5.

Con todo ello, lo lógico sería pensar que los maestros serían unos excelentes cumplidores de todos sus cometidos y que la Corona actuaría igualmente con las preeminencias, libertades y privilegios que ella misma les habría concedido. Pero, ¿ello fue así realmente?, ¿acaso ambas partes cumplieron con sus correspondientes obligaciones, o se dejaron llevar por sus respectivos intereses? Las respuestas son complejas, puesto que las preguntas se prestan a ser contempladas de diversas perspectivas, pero quizás lo que no resultaría arriesgado sería afirmar que entre el maestro y el monarca se estableció una fuerte relación de reciprocidad. Una consideración que se evidencia al tener en cuenta a este grupo de oficiales, impulsados por el beneficio empresarial y el afán de lucro, es que necesitaba del poder real para lograr una serie de privilegios que les permitiera consolidar su posición socioeconómica y, de igual modo, la monarquía precisaría de unos instrumentos que le proporcionarían los medios necesarios para alcanzar los objetivos propuestos respecto al comercio indiano concebido como una fuente de ingresos prácticamente inagotable.

El maestro y el fraude

Volviendo a la cuestión planteada al principio sobre si el maestro supo cumplir legalmente con todas las responsabilidades que le estaban encomendadas, la respuesta parece aparentemente fácil, sobre todo si se tiene en cuenta que la gran mayoría provenía de grupos sociales económicamente deprimidos, y que como máximos responsables de la carga y tesoros del comercio colonial les resultaría más factible alcanzar una mayor rentabilidad de su oficio. Claro, que sería burlando los controles e incumpliendo las leyes e instrucciones dadas por la Casa de la Contratación. Realmente son los múltiples y variados pleitos conservados en el Archivo General de Indias los que permiten responder negativamente a tal cuestión, pues en ellos se puede constatar el incumplimiento de dichos maestros en lo que a su cargo y responsabilidades se refiere.

Lo dicho hasta ahora hace referencia a toda una serie de advertencias que se le daban al maestro para la buena marcha del tráfico colonial, entre ellas, evitar el desempeño de actividades fraudulentas. Con ello, se convertía en uno de los principales ejecutores y defensores de la política comercial puesta en marcha por la monarquía. Ahora bien, la situación se complica cuando en numerosas ocasiones son ellos mismos los protagonistas del comercio ilícito que se venía practicando a través de diversas modalidades de fraude y contrabando.

De hecho, la controversia que giraba en torno a la honestidad o inmoralidad de los maestros llegó a trascender a las fuentes, convirtiéndose en el punto de mira de cuantos teorizaron acerca de esta cuestión. A este respecto, Escalante de Mendoza confiaba en la honradez de estos en lo concerniente a la

buena administración y cuenta de todo aquello que traían encargado en los viajes, considerándoles personas de todo crédito y confianza. En contraposición, el cronista Antonio de Herrera señalaba la inobediencia de estos personajes al indicar su notoria relevancia en lo tocante a los desmanes que tenían lugar en el tráfico marítimo. En un párrafo muy significativo, Herrera recoge lo que en su juicio representaban tales maestros:

«...tenían perdido el temor a la justicia y que no eran menester otros corsarios sino ellos, porque no solamente se atrevían a robar hacienda de Castellanos que llevaban en sus naos sino también el oro de la hacienda Real... e iban tocando en desobediencia los mandamientos Reales y perdiendo el temor de Dios.» (14).

Pese a la aparente contradicción en cuanto a este asunto, ambas posturas revelan la doble connotación que se advertía en la figura del maestro. De un lado, como quedó mencionado anteriormente, fue elegido por la Corona para desempeñar máximas facultades respecto al buque y al comercio con sus posesiones ultramarinas, y como tal se ocuparía de ganarse la confianza del monarca y de los particulares, mostrando para ello sus mejores virtudes. No obstante, el otro matiz que lo definiría sería que realmente no estuvo a la altura de la dignidad requerida por su oficio, debido al desempeño de prácticas ilícitas.

Como es natural y evidente, no fueron los únicos responsables de tales actuaciones deshonestas, aunque sí es cierto que sin su presencia dichas prácticas no hubiesen alcanzado cotas tan elevadas como las que tuvo. Conforme a ello, los responsables de este tipo de comercio fueron muy variados, desde los capitanes de las flotas, la propia gente de mar, los pasajeros, los visitantes de naos, hasta los mismos oficiales indianos y de la Casa de la Contratación. Todos ellos, de alguna manera, permitieron la circulación ilegal de cierta cantidad de mercancías y, por consiguiente, infringieron las ordenanzas reguladoras de la navegación atlántica. Con todo, se puede afirmar que no habría mejores cómplices de los infractores que las mismas autoridades encargadas de impedir el fraude. Un panorama que no debe sorprender al hombre del siglo XXI, pues desgraciadamente son numerosos los casos de corrupción en los cuales están implicados individuos de la administración pública y de los propios gobiernos, y que acaparan la actualidad a día de hoy. Incluso, me atrevería a decir que las motivaciones que impulsaron a desempeñar este tipo de

(14) HERRERA, Antonio de: *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra firme del Mar Océano*. Tomo III, Lib. VI, Cap. XII, Asunción del Paraguay, Editorial Guaranía, 1944-45, p. 154. Recogido en PULIDO RUBIO: *El Piloto Mayor. Pilotos Mayores, Catedráticos de cosmografías y Cosmógrafos de la Casa de la Contratación*. Sevilla, EEHA, 1950, pp. 208-209.

actos a un oficial de mar del siglo XVI y las que impulsan a un funcionario o político del siglo XXI no son tan dispares, pues realmente lo que se persigue es la obtención de sobresueldos al margen de la ley para mantener un nivel de vida quizás excesivamente alto.

Cierto es que la Corona no se mostró indiferente en cuanto al florecimiento y desarrollo de este fenómeno, pues intentó poner en marcha todos los medios que estaban a su alcance para combatirlo; pero como señalaba el historiador García Baquero, de sus deseos hasta el nivel de eficacia ansiado existía un gran trecho. Ya en uno de sus trabajos, Enriqueta Vila Vilar puso de manifiesto los variados métodos empleados por la monarquía para apropiarse de la plata de los particulares: secuestros, préstamos, donativos, etc. Así pues, ¿hacia dónde apuntarían los intereses del reino? Sin duda, serían los constantes apuros económicos los que llevarían a permitir tales prácticas y, por supuesto, no hay que olvidar que de la empresa americana se pretendía obtener el mayor volumen de beneficios posibles; de ahí que la avaricia y la ambición quedasen plasmadas sutilmente en dicho proyecto.

Prácticamente desde los inicios de la navegación atlántica fueron numerosas las ocasiones de fraude, por lo que los maestros se preocuparon de buscar las ocasiones idóneas para acometer tales actividades. A este respecto, resulta preciso manifestar que uno de los objetivos perseguidos en este estudio no es calibrar el volumen y frecuencia de los negocios ilegales practicados en ambas orillas del Atlántico por estos personajes, sino poner de relieve brevemente las innumerables tácticas empleadas por estos para revestir el fenómeno del contrabando. La información procede mayoritariamente de los pleitos conservados en el Archivo General de Indias, a los que se hizo mención anteriormente como fuente principal para el análisis de esta figura.

Uno de los numerosos procedimientos fraudulentos que se llevaron a cabo fue el transporte de mercancías al margen de los registros oficiales, tanto en los puertos de origen como en los de destino. Paradójicamente, el registro oficial de los cargamentos tenía como finalidad evitar el contrabando, pero realmente distaba mucho de ser así. Era relativamente fácil burlar las inspecciones y no declarar las partidas, pues estas iban en fardos y nadie estaba autorizado a revisarlos, con lo que se podían cargar otros géneros en lugar de los que se habían declarado, o también atribuirles precios inferiores a los reales. Tal y como reflejan los autos fiscales que se conservan contra maestros, fueron incontables las declaraciones falsas que se realizaron para evadir los derechos de aduana, convirtiéndose en uno de los puntos débiles del monopolio.

Pretextar alguna causa mayor fue una de las formas habituales a las que se recurrió para introducir ilegalmente caudales sin registrar. Fue este el caso del maestro Lázaro González, quien fue condenado por traer de Puerto Rico «105 quintales de gengibre, 20 cueros de vacuno y otras muchas cosas sin registro y contrabando». En su defensa alegó que le fue imposible registrar dicha carga

porque el enemigo tomó la isla. Con tal pretexto les resultaría prácticamente imposible a los funcionarios de las aduanas determinar si los hechos eran ciertos o no, o si las cantidades declaradas eran las que realmente se registraron en el puerto de origen. Aún así, Lázaro fue condenado por incumplir las ordenanzas (15).

Igualmente fueron embarcadas prendas de ropa sin registrar, cuya compra se efectuaba en la Península para venderlas en Indias, donde gozaban de una alta estimación. Incluso, hubo muchos que compraban la ropa de aquellos que fallecían durante la travesía para revenderla una vez llegados a los puertos americanos (16). Asimismo se podía dar el caso de robar la ropa de los propios pasajeros que iban a bordo, en lugar de comprarla antes de la partida. No fueron infrecuentes estos incidentes, y como ejemplo cabe citar el caso del maestre Antonio Rodríguez Romero, quien tomó por su cuenta toda la indumentaria de uno de los pasajeros de la nao para venderla en el puerto de Cartagena y escapar con todo lo que por ella recibió. Ante tal situación, el pasajero afectado exigió que se le pagase «todo el justo valor de sus piezas de ropa», y mientras tanto, por su parte, los fiadores de dicho maestre se lamentaron ante la ausencia e imprudencias de este, ya que serían ellos los que asumirían las consecuencias de tales hechos (17).

Con todo, el transporte de mercancías sin registrar pone en entredicho la vulnerabilidad de los mecanismos de control tanto en los puertos peninsulares como en los indianos. De igual modo, ello permite cuestionar el verdadero valor de los registros oficiales en el embarque de la carga, pues como demuestran los ejemplos citados, entre otros muchos, evadir los registros fue practicado con gran asiduidad.

En pleno siglo XXI, donde la incomunicación entre personas que viven a cientos de kilómetros unas de otras es algo inconcebible, ya que a través de Internet y todas sus herramientas se puede estar en contacto con otros individuos en cuestión de segundos, quizás no se valore lo suficiente que en el siglo XVI las posibilidades de mantener una comunicación más directa entre la metrópoli y sus posesiones ultramarinas o entre los mismos oficiales de ambas orillas eran prácticamente nulas. No obstante, parece ser que los maestros supieron sacar provecho al aislamiento geográfico para encubrir prácticas fraudulentas, como por ejemplo no presentar los certificados oficiales —del navío, la tripulación y las mercancías— de los oficiales de Indias a las autoridades de la Casa y viceversa. En su defecto, ello impediría conocer si se había satisfecho correctamente el registro de la carga y el pago de los derechos reales. La abundancia de pleitos conservados en cuanto a esta cuestión vuelve

(15) AGI. Contratación, 145, núm. 7.

(16) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Diputación de Sevilla, 1992, p. 109.

(17) AGI. Contratación, 727, núm. 12.

a poner de relieve que no fueron excepcionales semejantes actos, y como ejemplo de ello se citan los casos de los maestros Pedro de Arbide (18) y Martín Jiménez (19), que no cumplieron con la entrega de los certificados ordinarios a las autoridades de la institución sevillana, por lo que no dieron cuenta de los registros de idas, el pago de los derechos de los frutos y mercaderías y de la relación de gente que dejaron en ultramar.

Un procedimiento un poco sutil pero desde luego muy eficaz consistía en el soborno a los guardas encargados de impedir el embarque de género alguno que no fuese provisto de la correspondiente licencia. Pero, en un periodo marcado por los altos índices de corrupción burocrática, como señalara el historiador Ramón María Serrera, tal complicidad con los maestros reportaría a los funcionarios aduaneros importantes ingresos extras y en la operación ambas partes saldrían igualmente beneficiadas.

Mayor si cabe es la importancia de estas actividades ilícitas en lo que respecta al fomento del paso de extranjeros como marineros, que una vez llegados al puerto de destino desertaban en aquellos reinos de ultramar. Llevar más pasajeros, gente de mar o mercancías de lo permitido suponía arriesgar el éxito de la navegación y poner en peligro al resto. De todos modos, estos oficiales de la mar preferían correr estos riesgos con el fin único de obtener un nuevo margen de beneficios, aunque ello perjudicara a la política migratoria de la Corona. De igual modo, se desobedecían las instrucciones al permitir también el traslado de pasajeros sin licencias. El maestre Diego Pérez de Ledesma fue condenado con 100.000 maravedíes por llevar en su nao a Juan Vázquez, Domingo Álvarez, Francisco Paje y Diego Arias sin el beneplácito de los oficiales de la Casa. Las penas, en cuanto a estas infracciones, se recurrieron dada la importancia de las tropelías (20).

Otro de los métodos fueron, como apuntaba García Baquero, las llamadas «arribadas maliciosas», consistentes en arribar intencionadamente en cualquier puerto del litoral español, portugués o francés, pretextando persecuciones de enemigos, averías, mal temporal, etc. En realidad, el motivo fundamental que llevaba a estos arribos era la facilidad para introducir ilícitamente desde estos puertos parte de los géneros o incluso la totalidad del cargamento.

(18) AGI. Contratación, 657B, núm. 5, Ramo 1.

(19) AGI. Contratación, 195, núm 11.

(20) En cuanto a este asunto, fueron múltiples las cédulas que se despacharon al respecto. Por Cédula de 6 de diciembre de 1538 se ordena pena de 100.000 maravedíes para aquellos maestros que permitan el paso de extranjeros y pasajeros sin licencia. Por otras expedidas el 13 de julio de 1594, el 29 de septiembre de 1602 y el 25 de noviembre de 1604 se incurre en 1.000 ducados de plata para los infractores. Por otra Cédula dada el 1 de noviembre de 1607 se ordena que «los Capitanes, Pilotos y Maestres que llevasen pasajeros sin licencia, incurriesen en pena de muerte, y los Generales y Almirantes en privación de oficio». La reiteración de las mismas constituye una muestra de que las faltas siguieron llevándose a cabo. VEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación...*, L. I, Cap. XXIX y XXXII, núm. 7 y 11, pp. 221 y 242.

El maestre Hernando Pérez, procedente de San Juan de Puerto Rico, arribó en Villanueva de Portimao, Portugal, en lugar de en el puerto sevillano, como así lo estipulaban las ordenanzas. En el pleito contra dicho maestre, el fiscal de la Casa manifestó que tal actuación se dio porque «traía muchos pasajeros sin licencia, muchas partidas de oro, plata, perlas, piedras y otras muchas mercaderías ocultas...». Hernando saltó a tierra junto con toda la gente de mar y los pasajeros para extraer la carga y tenerla en su poder con el fin de ocultarla, que además venía fuera de registro. Por todo ello, tanto el maestre, como ejecutor principal de la maniobra, y el conjunto de la tripulación fueron condenados por incurrir en un grave delito (21).

Con lo hasta aquí reseñado no se agota el muestrario de las muy diversas formas que podían revestir el fraude y el contrabando. A este respecto, los pleitos que han sido expuestos como pruebas de estas prácticas ilegales constituyen una mínima parte de los que realmente se conservan. No obstante, los ya mencionados podrían ser pinceladas suficientes para manifestar el papel desempeñado por los maestres en tales prácticas deshonestas y considerar que el comercio ilícito desarrollado entre España y América alcanzó muy vastas proporciones a lo largo de los tres siglos de vigencia de la Carrera de Indias.

A modo de conclusión

En estas páginas se ha querido realizar un primer acercamiento a la figura de los maestres, una de las piezas vertebradoras de la navegación atlántica, en lo que a la organización económica y administrativa del buque se refiere. Como prueba importante de la trascendencia de estos personajes en el comercio colonial está la amplia y variada documentación conservada en el Archivo General de Indias, cuyo principal problema, en este sentido, ha sido seleccionar entre más de los 900 legajos referentes a maestres. Ya, a lo largo de la presente investigación, se ha hecho mención en repetidas ocasiones a tales fuentes, dado el gran valor que han tenido en la elección del tema y en el desarrollo del mismo.

Los objetivos principales eran especialmente el análisis de sus innumerables atribuciones y obligaciones; sus beneficios en los negocios marineros; su relación con el poder real; sus artimañas para lograr sobresueldos al margen de la ley, y manifestar la escasez de trabajos existentes al respecto.

Una vez examinados todos estos propósitos cabe señalar que, dada la enorme responsabilidad económica que se advertía en la figura de estos personajes, se les puede considerar instrumentos fundamentales de poder de la monarquía española en la época que se trata. Es hora de reconocer el arduo trabajo y

(21) AGI. Contratación, 138B, núm. 18.

esfuerzo de estos hombres de la mar que con una gran experiencia marinera cultivada tras muchos años en la navegación, con buenos contactos en el mundo de los negocios y con recursos financieros, se convirtieron en elementos imprescindibles, junto con otros muchos no menos importantes, en la buena o mala marcha del tráfico indiano.

La importancia de esta figura viene también determinada por el carácter público-privado de su oficio. Estaban sujetos a las múltiples consignaciones de partidas que recibieron de parte de los particulares, aunque por otro lado ellos mismos realizaron sus propias transacciones. Se deduce de todo ello que, en su papel como intermediario entre los comerciantes de ambas orillas del Atlántico, debieron obtener sumas valiosísimas que, en algunos casos, les permitieron invertir en la compra de grandes navíos dedicados a la Carrera de Indias, al igual que hacían los grandes magnates de la época.

Fundamentalmente, gran parte del protagonismo se debe a la estrecha relación mantenida con el poder real. Fueron múltiples las competencias que les fueron confiadas, las cuales no solo les convirtieron en los responsables máximos de la manipulación de los metales preciosos americanos y de la organización administrativa de la embarcación, sino también en los principales ejecutores de la política marítimo-comercial y migratoria de la monarquía. Ello pone de manifiesto la necesidad de dicha figura en una época donde no existía un aparato burocrático lo suficientemente fuerte para hacer frente a las expectativas que la misma Corona se había propuesto respecto a la ocupación militar y explotación directa de las Indias. Con todo, tal relación, maestre-poder real, se mantuvo por la connivencia de las mismas partes involucradas.

De igual modo, el presente estudio ha permitido contrastar las dos facetas que se advertían en la nombrada figura: de un lado, como fiel cumplidor de todos sus cometidos, y de otro, cómo supo aprovechar el amplio margen que le reportaba su oficio para obtener ilegalmente ganancias que completaban su soldada, convirtiéndose en pieza clave del comercio ilícito.

Por último, manifestar que pese a la importancia de esta figura dentro del contexto social y económico de la Carrera de Indias y de las innumerables referencias documentales conservadas en el Archivo General de Indias son escasos los trabajos que han abordado tal figura como tema central. Por tanto y en resumidas cuentas, creo que ha quedado patente el interés por estudiar a estos oficiales de la mar, pues se pueden obtener de esta investigación nuevas perspectivas y, por ende, ofrecer conclusiones variadas y más sólidas.

BIBLIOGRAFÍA

- BERNAL, Antonio Miguel: *La financiación de la Carrera de Indias, 1492-1824: dinero y crédito en el comercio colonial con América*. Sevilla, Fundación El Monte; Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario, 1992.
- BORREGO PIA, M.ª del Carmen: *Maestres y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700*. Separata del II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1991, pp. 129-142.
- CHAUNU, Fierre: *Séville et l'Atlantique: 1504-1650*, 11 vols., París, Librairie Armand Colin, 1955-1959.
- CHAVES, Alonso de: *Espejo de navegantes*, Madrid, Museo Naval, 1983 (original del siglo XVI).
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid, Editorial Alianza, 1988.
- ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de navegación: de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985 (original de 1575).
- GARCÍA BAQUERO, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla, Editorial Algaída, 1992.
- GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina: *Maestres y señores de naos en el comercio marítimo de Yucatán (siglo XVI)*, en BAENA, Juan José, y PROVENCIO GARRIGÓS LUCÍA (eds.): *El Mediterráneo y América*, dos vols. Editora Regional de Murcia, 2006, vol. I, pp. 33-60.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción náutica para navegación*. Madrid, Cultura Hispánica, 1944 (Primera edición, México 1587).
- HARING, Clarence: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, Fondo de Cultura Económica, 1979.
- NAVARRO GARCÍA, Luis: «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI». *Revista de Historia de América*. México, núm. 67-68 (enero-diciembre, 1969), pp. 1-64.
- *Pilotos, maestres y señores de naos en la Carrera de Indias*. Separata de Archivo Hispalense (Sevilla), núm. 25, (septiembre, 1970), pp. 1-55.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*. Diputación de Sevilla, 1992.
- «El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación trasatlántica», en *España y América un océano de negocios: Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 103-118.
- PIKE, Ruth: *Aristócratas y comerciantes: la sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, Ariel, 1978.
- PULIDO RUBIO, José: *El Piloto Mayor. Pilotos Mayores, Catedráticos de Cosmografía y Cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla, 1950.
- Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*. Madrid, 1680 (reedición en facsímil de 1943).
- VEITIA LINAGE, Joseph de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (reedición en facsímil del Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981).
- VILA VILAR, Enriqueta: «El poder del dinero: la Casa y los Consulados de Sevilla y Cádiz», en *España y América un océano de negocios: Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 147-160.