

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 23



LOS MÚSICOS DE LA NAO CAPITANA  
DE LA FLOTA DE INDIAS (1580-1625)

Año XXXIV

2016

Núm. 133

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL

LOS MÚSICOS DE LA NAO CAPITANA  
DE LA FLOTA DE INDIAS (1580-1625)

Clara Bejarano Pellicer  
Doctora en Historia Moderna





CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* José María Mora y Cayetano, capitán de navío.
- Redactor Jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).
- Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Historia; Ricardo Martínez-Cabañas Español, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R), consejero-colaborador.

*Redacción, Difusión y Distribución:*

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

*Administración:*

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 312 44 27.  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: ihcn@fn.mde.es



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2016.  
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.  
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.  
ISSN: 0212-467-X.  
NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).  
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

*Impreso en España. - Printed in Spain.*

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.  
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

**Clara Bejarano Pellicer** es doctora en Historia por la Universidad de Sevilla (2011), licenciada en Historia y Ciencias de la Música por la Universidad de La Rioja (2013) y grado medio en Música (especialidad de Percusión) por el Conservatorio Francisco Guerrero de Sevilla (2006). Su trabajo «La música y los músicos en la Sevilla de los Austrias», un estudio sobre historia social de la música en la modernidad, ha sido galardonado en 2011 con el premio de la Fundación Focus-Abengoa a la mejor tesis doctoral sobre un tema relacionado con Sevilla, y con el premio extraordinario de doctorado de la Universidad de Sevilla del curso 2010-2011. Además de este trabajo, elaborado durante su período como becaria predoctoral en el Departamento de Historia Moderna de la universidad hispalense, es autora de la monografía *El mercado de la música en la Sevilla del Siglo de Oro*.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació, pues, de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

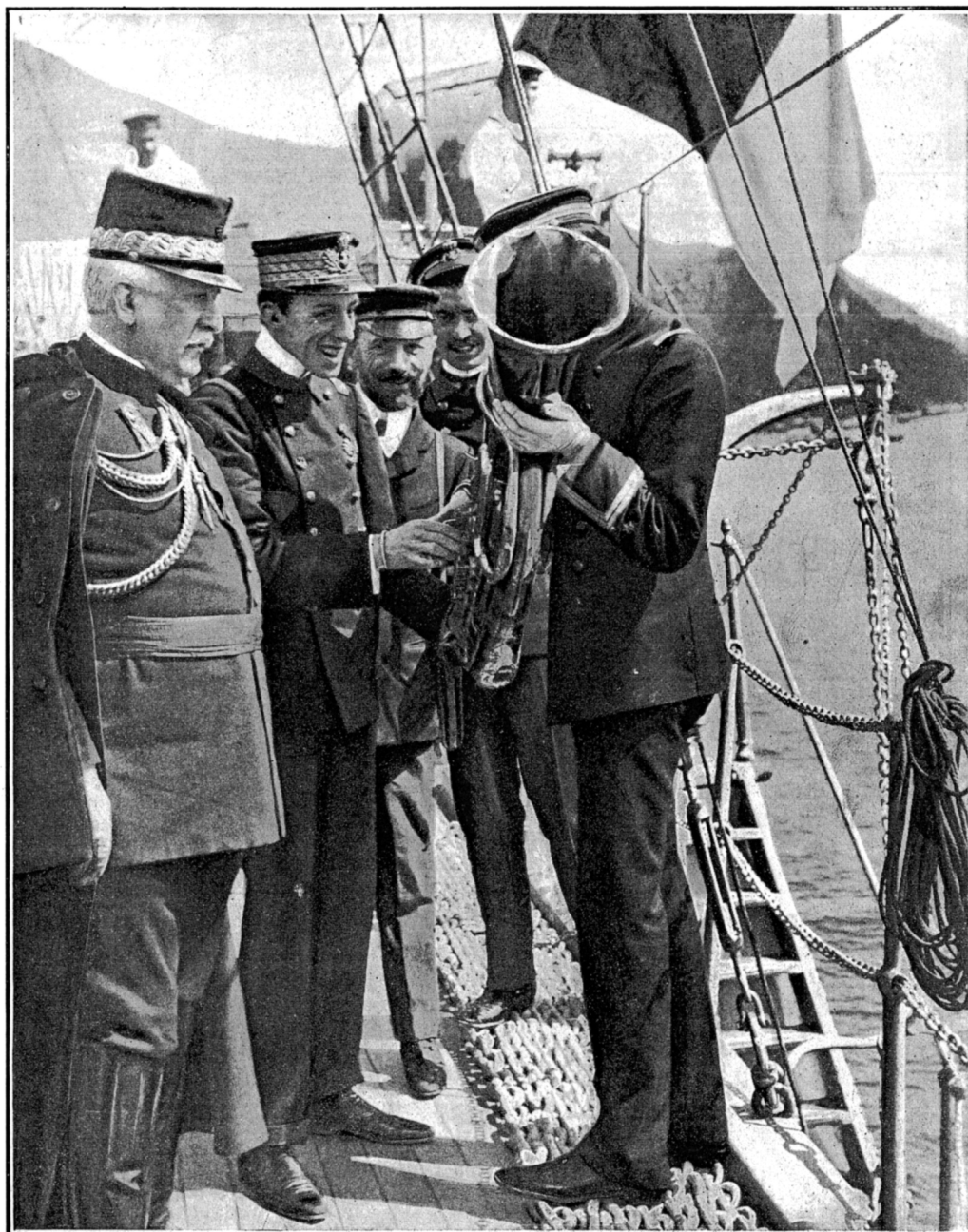
**LOS MÚSICOS DE LA NAO CAPITANA  
DE LA FLOTA DE INDIAS (1580-1625)**



## ÍNDICE

	Págs.
Resumen .....	9
Introducción .....	9
El perfil de las partes contratantes .....	11
Las garantías .....	16
Tiempo y espacio .....	19
El cometido .....	21
El salario .....	22
Conclusiones .....	27
 <b>Apéndices:</b>	
1. Cuadro comparativo de la muestra utilizada de contratos de músicos en las flotas de Indias .....	29
2. Ejemplo de texto transcrito de un contrato original .....	30





S.M. el rey Alfonso XIII, a bordo del *Álvaro de Bazán*, sonríe al ver los restos del instrumental de la banda de música que se fue al agua en el desembarco en la isla de El Hierro. El contrabajo que el oficial muestra al monarca es lo único que se salvó. *Nuevo Mundo*, núm. 641, 19 abril 1906

## Resumen

El presente trabajo (1), «Los Músicos de la nao capitana de la flota de Indias (1580-1625)», aborda la presencia de los músicos a bordo de la nave capitana de cada una de las flotas que partieron desde Sevilla hacia la América española durante los últimos veinte años del siglo XVI y el primer cuarto del XVII, cuando estaba vigente el monopolio de la Casa de Contratación, sita en la ciudad hispalense, y la Carrera de Indias vivía su siglo de oro. A través de las fuentes contractuales se analizan sus condiciones de trabajo, con el fin de conocer su función y su relevancia en la actividad naval.

Palabras clave: música, flota, ministriles, Indias.

## Introducción

**D**URANTE el siglo de oro del imperio español, el tráfico colonial entre la Península y el continente americano estuvo sometido a unos condicionantes peculiares de carácter proteccionista y defensivo. Desde 1503 hasta 1765, la Casa de Contratación, organismo creado por los Reyes Católicos, ostentó el monopolio del comercio con las Indias españolas. Sita durante una primera fase en la ciudad de Sevilla por una serie de razones de orden estratégico (posición interior del puerto, navegabilidad del Guadalquivir, buenas comunicaciones con el seno de la Península, capacidad de abastecimiento, etc.), en 1717 fue trasladada a Cádiz, cuando estas ventajas dejaron de ser patentes. En 1765 la Casa perdería su función monopolística con el decreto borbónico de libre comercio, con el que la monarquía ilustrada trató de estimular el librecambismo y el desarrollo del tejido mercantil español. Este monopolio tanto tiempo vigente tuvo la función primordial de defender la exclusividad de la explotación española del continente americano (o al menos de una extensa porción de este), en la medida en que el tráfico podía ser mejor regulado, defendido y gravado si se canalizaba a través de un solo puerto. Complementariamente, el comercio con las Indias fue organizado en un sistema de flotas o convoyes anuales en el que las carracas mercantes viajaban en formación cerrada, protegidas por galeones de guerra. Esta medida, que vino dictada por el incremento de la actividad pirática francesa e inglesa y que se comenzó a poner en práctica en los años veinte del siglo XVI, se organizó definitivamente en 1564 y se prolongó hasta 1776. Así pues, la defensa estuvo estre-

---

(1) Esta investigación se inscribe en el Proyecto I+D «Andalucía en el mundo atlántico: actividades económicas, realidades sociales y representaciones culturales (siglos XVII- XVIII)», HAR2013-41342-P. Está financiado por la Subdirección General de Proyectos de Investigación del Ministerio de Economía y Competitividad.

chamente ligada a las relaciones de España con América desde los primeros tiempos, pues no fueron pocos los peligros que acechaban a una fuente de riquezas tan codiciada.

De no haber sido por el elemento militar, la música no habría hecho aparición en la historia de la navegación de la Carrera de Indias. En los registros notariales sevillanos se pueden localizar numerosos protocolos de contratos entre los generales de las flotas de Indias de cada año y grupos de músicos que se comprometían a servir durante un viaje de ida y vuelta en la nave capitana. Estos documentos, que hasta el momento han permanecido inéditos, revelan una necesidad musical que debía de ser algo más que recreativa. El objetivo inmediato de este trabajo no es otro que profundizar en el análisis de los contratos de los músicos que trabajaban a bordo de las naves capitanas de la flota de Indias, con el fin de esclarecer cuál era la función de los instrumentos musicales en la misión de estos buques defensivos. Los pormenores de sus condiciones de trabajo pueden contribuir a la investigación sobre las vinculaciones históricas entre lo musical y lo militar en el mundo naval español.

¿Por qué contratar músicos para una expedición comercial con necesidades de defensa militar? ¿Qué tipo de música interpretaban y por qué de esa clase? ¿Quiénes se embarcaban en esas misiones y qué les movía a hacerlo? La cuestión no es baladí ni anecdótica, puesto que la presencia de los músicos a bordo se prolongó en el tiempo, sujeta a un régimen que muestra una gran uniformidad. Necesariamente debieron tener unas funciones precisas que bien pudieron extenderse a otros contextos navales similares, por más que no nos hayan quedado testimonios al respecto. Lamentablemente, no abundan las fuentes que nos permitan conocer esta realidad histórica, de forma que la serie ficticia de documentos sobre la que se sustenta este trabajo se convierte en un tesoro historiográfico en el que merece la pena profundizar, con objeto de encontrar respuestas y, también, de suscitar más preguntas. Ni siquiera existen contribuciones al estudio de esta dimensión naval de la música, salvo excepciones que no están orientadas a determinar las vinculaciones del arte sonoro con el mundo militar en esa época (2). Distinto es el caso de Gran Bretaña, que en la línea de otras naciones ha protegido con mayor celo su historia naval (3). Los estudios en España se han centrado en el tráfico marítimo de libros de música e incluso de músicos (4), sin detener-

---

(2) Las publicaciones españolas que han abordado monográficamente la música naval son pocas. Entre ellas es destacable REY, Pepe: «Apuntes sobre música naval y náutica», en GRIFFITHS, John, y SUÁREZ-PAJARES, Javier (dirs.): *Políticas y prácticas musicales en el mundo de Felipe II*. Instituto Complutense de Ciencias Musicales (ICCMU), Madrid, 2004, pp. 95-139.

(3) WOODFIELD, Ian: *English Musicians in the Age of Exploration*. Pendragon Press, Nueva York, 1995.

(4) Citemos destacados ejemplos como SARNO, Jania: «El tráfico de instrumentos y libros musicales de España al Nuevo Mundo a través de los documentos del Archivo General de Indias de Sevilla: notas para el inicio de una investigación», en *The Brussels Museum of Musical Instruments. Bulletin*, vol. XVI, 1986, pp. 95-108; MARÍN LÓPEZ, Javier: «Por ser

se a hablar sobre la práctica musical durante la travesía. Se trata de un vacío que urge abordar (5).

## El perfil de las partes contratantes

El concierto por el cual un grupo de ministriles se comprometía a servir en la nave capitana de la flota de Indias de determinado año bajo las órdenes de un general siempre se realizaba ante notario, lo cual lo diferenciaba de otras prestaciones de servicios realizadas por las mismas compañías, de las que no queda vestigio escrito. Puesto que la flota partía de Sevilla y en esta urbe se hallaba la Casa de Contratación, el acuerdo se firmaba ante uno de los veinticuatro escribanos públicos de la ciudad hispalense, sin que existiese una notaría de referencia para protocolizar estos negocios. Probablemente, buscar el fedatario fue tarea de los propios músicos, ya que ellos intitulaban el documento, y cada compañía se dirigió a aquella escribanía que le resultaba más familiar. A causa de esta aleatoriedad, es difícil seguir la serie completa. Este estudio se basa en una muestra de siete conciertos y otros documentos adyacentes datados entre 1584 y 1623.

Los generales de la Real Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, financiada desde 1568 mediante el impuesto de la avería (6), y los de las

---

como es tan excelente música: la circulación de los impresos de Francisco Guerrero en México», en CARRERAS LÓPEZ, Juan José, y MARÍN, Miguel Ángel: *Concierto barroco. Estudios sobre música, dramaturgia e historia cultural*, Universidad de La Rioja, Logroño, 2004, pp. 209-226; GEMBERO USTÁRROZ, María: «Circulación de libros de música entre España y América (1492-1650): notas para un estudio», en FENLON, Ian, y KNIGHTON, Tess (dirs.): *Early Music Printing and Publishing in the Iberian World*, Reichenberger, Kassel, 2007, pp. 147-177; ÍDEM: «Migraciones de músicos entre España y América (siglos XVI- XVIII): estudio preliminar», en GEMBERO USTÁRROZ, M.<sup>a</sup>, y ROS-FÁBREGAS, Emilio (coords. y eds.): *La música y el Atlántico. Relaciones musicales entre España y Latinoamérica*, Universidad de Granada, 2007, pp. 17-58; MARÍN LÓPEZ, Javier: «Libros de música para el Nuevo Mundo a finales del siglo XVIII: el proyecto editorial del impresor José Doblado», en NAVARRO ANTOLÍN, Fernando (ed.): *Orbis incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo. XII Congreso Internacional de la AEA*, Universidad de Huelva, 2008, pp. 137-152; GONZÁLEZ BARRIONUEVO, Herminio: «Músicos sevillanos de los siglos XVI y XVII en Hispanoamérica», en GARCÍA-ABÁSULO, Antonio (coord.): *La música de las catedrales andaluzas y su proyección en América*, Universidad de Córdoba-Cajasur, Córdoba, 2010, pp. 67-93; MARÍN LÓPEZ, Javier: «Patrones de diseminación de la música catedralicia andaluza en el Nuevo Mundo (ss. XVII- XVIII)», en íbidem, pp. 95-132.

(5) La vida a bordo de las flotas de Indias y la diversidad tipológica de sus tripulantes ya ha atraído la atención de investigadores como HERNÁNDEZ DÍAZ, Concepción: «Asistencia espiritual en las flotas de Indias», en TORRES RAMÍREZ, Bibiano (coord.): *Andalucía, América y el mar*, Universidad de Santa María de la Rábida, Huelva, 1991, pp. 271-282; PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: *Los hombres del océano*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1992; RODRÍGUEZ-SALA, M.<sup>a</sup> Luisa: «Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos. Cirujanos en la Carrera de Indias. Las flotas de Nueva España, 1574-1695», en *Revista de Historia Naval*, núm. 99, 2007, pp. 57-72 (I), y núm. 102, 2008, pp. 47-59 (II).

(6) PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos. La organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*. Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, Sevilla, 2010, p. 129.



flotas de Indias eran quienes firmaban los contratos con los músicos (7). Dichos generales pertenecían a la élite social y militar española, pues eran miembros segundones de distinguidas familias, y con frecuencia ostentaron títulos nobiliarios y lucieron hábitos de órdenes militares (8). Eran militares profesionales, pero no necesariamente marinos, y no gozaban de estabilidad en su puesto. A bordo eran jueces supremos, con jurisdicción civil y criminal, responsables administrativos y de la defensa y la salud corporal y moral de la tripulación, guardianes del tesoro real, correos mayores... y estaban sometidos a juicios de residencia (9). Los generales de la Armada de la Guarda eran nombrados por el Consejo de Indias, y los de las flotas de Indias, por los jueces de la Casa de la Contratación o por el rey. Viajaban en vanguardia, a bordo de la capitana, a la que las demás naves rendían cierto ceremonial de saludo (10). El almirante, que navegaba a bordo de la nave almiranta ocupando la retaguardia de la expedición, era su lugarteniente (11).

La otra parte contratante se formaba de una compañía —o «copia», según la terminología de la época— de ministriles (12). Las copias al uso solían componerse de tres hasta diez individuos, aunque su número más frecuente oscilaba entre cuatro y seis hombres. Las que se concertaron para trabajar en las naos capitanas partieron de una cifra ideal de cinco componentes, pero ya a comienzos del siglo XVII se restringieron a cuatro, y al llegar 1623 se contentaban con tres. Esta reducción de efectivos debió de significar un empobrecimiento del volumen del sonido, que no se justifica por razones de presupuesto y debió de estar relacionado con el desarrollo de recursos sonoros alternativos a los musicales.

¿Quiénes eran estos ministriles? ¿Qué clase de hombres surgieron de música a la flota? Los estudios de prosopografía nos permiten esbozar algunos apuntes biográficos sobre los integrantes de estas copias.

Para empezar, todos se titulaban vecinos de la ciudad de Sevilla. No es de extrañar que los generales de la flota de Indias escogieran a sus ministriles entre la población musical hispalense, puesto que esta conocía en el período tratado un florecimiento propiciado por las muchas opciones de trabajo derivadas de la concentración de instituciones y corporaciones urbanas, civiles y

---

(7) Esta figura no ha sido muy estudiada, salvo excepciones como Álvaro de Bazán o Pedro Menéndez de Avilés. PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: «Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente», en *Chronica Nova*, núm. 33, 2007, pp. 285-332.

(8) RODRÍGUEZ-SALA, M.<sup>a</sup> Luisa: «Cruzar el Atlántico al cuidado de los enfermos...», p. 71.

(9) PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: *Los hombres del océano*, pp. 101-102.

(10) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*. Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, pp. 109-110.

(11) *Ibidem*, pp. 137-140.

(12) Por este término, en la época se entendía un músico que dominaba una gama de instrumentos musicales de viento-madera: chirimía, corneta negra, sacabuche, bajón, flauta... RUIZ JIMÉNEZ, Juan: «Ministril», en CASARES RODICIO, Emilio (dir.): *Diccionario de la música española e hispanoamericana*, vol. 7. SGAE, Madrid, 2002, pp. 593-597.

eclesiásticas, ávidas de solemnidades y exhibiciones de devoción (13). En segundo lugar, se trataba de una población musical juvenil, que en buena parte aún no había alcanzado la mayoría de edad (14). Entre los nombres registrados en el período, contamos con 2 mozos de catorce años, 1 de dieciocho, 2 de diecinueve, 6 de veinte y 5 de veintidós. En total, dieciséis menores de edad frente a veinticuatro mayores, lo cual supone una proporción del 40 por 100. Esto es, casi la mitad de los ministriles de la flota eran menores. Entre los menores de edad, la media estaba en 20,25 años; entre los mayores, no podemos saberlo, ya que la documentación no lo especifica. En cualquier caso, es obvio que este trabajo era asumido por el sector más joven de los ministriles sevillanos, aquellos sin cargas familiares ni ataduras, en la plenitud de sus fuerzas y de su vigor, lo cual concuerda con el grado de riesgo y aventura que se presuponía a un viaje trasoceánico hacia un Nuevo Mundo aún en construcción.

No obstante su juventud, no debemos dar por supuesto que estos ministriles fueran todavía inexpertos. Adquirían su formación mediante una instrucción no reglada, concertada a título privado. Muchos de ellos procedían de familias que ejercían el oficio, y otros recurrían a servir como aprendices de un ministril prestigioso durante un período de cuatro o cinco años, siguiendo fielmente el modelo de los oficios artesanales. Puesto que la media de edad para iniciarse en la profesión parece rondar los quince años, en torno a los veinte la mayoría de los ministriles ya habían finalizado su período de aprendizaje y se podían considerar *oficiales*. De hecho, los dos mozos de catorce años que fueron como ministriles en la flota de 1584 eran hijo y aprendiz del ministril que actuaba como avalista o fiador del contrato:

«... otrosí los dichos Gaspar de Medina y Juan Jiménez consentimos y avemos por bien que el dicho señor general pueda pagar y pague los dichos ciento y setenta ducados que cada uno e nos avemos de aver con más todo lo que nos pertenesciere y uviéremos de aver por este dicho concierto a el dicho Gerónimo de Medina

---

(13) BEJARANO PELLICER, Clara: *El mercado de la música en la Sevilla del Siglo de Oro*. Fundación Focus-Abengoa-Universidad de Sevilla, 2013, pp. 549-552.

(14) La cual se situaba por entonces en los veinticinco años. A partir de los dieciocho (las mujeres) y de los veinte (los hombres) se podía solicitar la capacidad jurídica. MARCHANT RIVERA, Alicia: «El prohijamiento, la tutela y la carta de aprendiz: instrumentos para una historia de la situación del menor en Málaga durante la primera mitad del siglo XVI», en BRAVO CARO, Juan Jesús, y SANZ SAMPELAYO, Juan (dirs.): *IX Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Población y grupos sociales en el Antiguo Régimen*, vol. II, Universidad de Málaga, 2009, pp. 943-955; NÚÑEZ ROLDÁN, Francisco: «Fuentes y metodología para el estudio de la infancia rural: las tutelas y cuentas de menores en los siglos XVI y XVII», en ÍDEM (coord.): *La infancia en España y Portugal*, Sílex, Sevilla, 2011, pp. 133-148; MERCHÁN ÁLVAREZ, Antonio: *La tutela de los menores en Castilla hasta fines del siglo XV*, Universidad de Sevilla, 1976, p. 224; ROJO VEGA, Anastasio: «Los menores de edad en el Valladolid del Siglo de Oro», en *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, núm. 15, Universidad de Valladolid (Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América), 1995, pp. 175-194.

el qual lo a de aver como padre e legítimo administrador ques de mí el dicho Gaspar de Medina y como a persona con quien yo el dicho Juan Jiménez estoy por aprendiz y el dicho Gerónimo de Medina lo a de aver en virtud y como se declara en la escritura de conçierto que entre mí y él se otorgó...»

A su vez, los jóvenes ministriles, en su proceso de formación, no se limitaban a recibir pasivamente lecciones magistrales, sino que desde muy temprano se les había incorporado al mundo laboral en calidad de aprendices en prácticas, prestando servicios musicales a clientes en nombre de sus maestros y a beneficio de estos, integrando copias que incluso podían formarse exclusivamente con aprendices (15).

No los conocemos únicamente merced a su paso por la flota de Indias. De algunos de ellos sabemos que formaron en Sevilla otras copias de ministriles después de haber regresado de América. Tal es el caso de Bernardo Díaz, el cual estuvo allí en 1600 y en 1604 se integró en una copia de diez hombres destinada a durar un decenio (16). Cristóbal de Chaves, después de haber trabajado con la flota de Indias en 1600, surtió de ministriles a la parroquia de San Lorenzo de Sevilla para las fiestas de san Lorenzo de 1603 (17), y después de haber ido a la flota de 1604, en 1608 y 1615 formaba parte de otra copia que servía al Colegio de Santa María de Jesús (Universidad de Sevilla). De su presencia en la vida musical de la ciudad hay constancia al menos hasta 1616 (18). Trayectoria parecida siguió Gabriel de Palacios, quien comenzó su carrera en la flota de Indias en 1600, siendo aún menor de edad, pero que a su regreso formó parte de otras copias, a menudo junto a su compañero de fogueo Cristóbal de Chaves. Su carrera puede seguirse hasta 1638 como poco. Se casó con la hija de uno de los más importantes ministriles de la ciudad, Andrés de Arroyo, de quien se convirtió en heredero profesional, dirigiendo sus propias copias desde 1618. Otros jóvenes participantes en la flota de Indias, como Esteban de Medina, Juan de Castro, Antonio Gutiérrez y Jerónimo Gutiérrez de Paz, posteriormente desarrollaron carreras muy dilatadas como ministriles en Sevilla, formando parte de diversas compañías y atendiendo toda suerte de encargos musicales, aunque por mor de la brevedad nos limitaremos a consignar sus nombres; y, en fin, sin duda existen muchos otros ejemplos análogos, por más que el incipiente estado de la cuestión nos impida por el momento identificarlos.

---

(15) BEJARANO PELLICER, Clara: «Juventud y formación de los ministriles de Sevilla entre los siglos XVI y XVII», en *Revista de Musicología*, vol. XXXVI, núm. 1, 2013, pp. 57-91.

(16) Archivo Histórico Provincial de Sevilla (AHPS), Protocolos Notariales de Sevilla (PNS), oficio (of.) 22, leg. 15074, libro 6.º de 1604, 23 de julio de 1604, ff. 230ss.

(17) Archivo Parroquial de San Lorenzo de Sevilla (APSL), Libro de fábrica 2, f. 77v.

(18) AHPS, PNS, of. 4, leg. 2446, libro 4.º de 1608, 9 de diciembre de 1608, ff. 926r-929v; ib., of. 4, leg. 2473, libro 1.º de 1615, 14 de febrero de 1615, ff. 459r-462r; ib., of. 5, leg. 3594, libro 3.º de 1615, 9 de julio de 1615, f. 79; ib., of. 15, leg. 9374, 5 de noviembre de 1616, ff. 553v-555r.

No obstante, en casi todos los casos mencionados el viaje a Indias es el primer encargo profesional documentado, lo cual apunta a que trabajar en la Flota venía a considerarse el bautismo de fuego de los jóvenes ministriles de Sevilla, la piedra angular sobre la que se construía una carrera. Tan solo podemos destacar a dos: Jerónimo Gutiérrez y Juan de Armijo, que con veinte años formaron parte de la flota de Indias en 1605, y que pocos meses antes ya habían sido aceptados como compañeros de pleno derecho en sendas copias de ministriles sevillanos (19). Podían abandonar sus compañías y ausentarse de ellas durante más de un año para enrolarse en la flota de Indias, porque así lo contemplaban expresamente las cláusulas de los propios documentos fundacionales de las copias: «Yten (*sic*) si fuéremos a los dichos salarios o a las Yndias o a salarios en España lo [h]abemos de poder haser (*sic*) con licencia y consentimiento de todos los demás compañeros», aunque durante ese tiempo renunciaban a los beneficios económicos de pertenecer a la compañía (20), es decir que, dado que la pertenencia a una copia era una actividad profesional que no generaba ingresos estables, era comprensible que un ministril la abandonase a fin de optar a un salario fijo o a un viaje con la flota de Indias, señal de que la opción indiana era recurrente y atractiva y planeaba en el horizonte de cualquier joven ministril.

Por otro lado, la experiencia de la flota de Indias no debió de ser disuasoria cuando algunos de los que ya la habían probado volvieron a embarcarse posteriormente. En este sentido, sabemos que Dionisio Tristán de Castro y Cristóbal de Chaves firmaron contrato para la de 1600 (21) —a la que el primero no llegó a ir— y para la de 1604 (22), y que Bernardo Díaz fue ministril de la flota de Tierra Firme de 1600 (23), de otra intermedia del general don Jerónimo de Portugal y Córdoba, (24) y de la de 1605 (25). Garcí Pérez, en 1624, a la edad de treinta años confesaba haber hecho tres veces el viaje a Nueva España como ministril de la nao capitana (26). En definitiva, servir como músico en la flota indiana no se trataba de un rito liminar que fogueaba a un aprendiz de ministril y lo preparaba para trabajar en Sevilla, sino que algunos se lo planteaban como una opción de negocio como cualquier otra.

---

(19) *Ibidem*, of. 4, leg. 2429, libro 3.º de 1604, 20 de agosto de 1604, ff. 441r-443v; *ib.*, of. 22, leg. 15074, libro 6.º de 1604, 23 de julio de 1604, ff. 230ss.

(20) *Ibidem*; *ib.*, of. 22, leg. 15087, libro 1.º de 1607, 30 de diciembre de 1607, ff. 171r-172v.

(21) *Ib.*, of. 1, leg. 217, libro 1.º de 1601, 7 de febrero de 1601, f. 507.

(22) *Ib.*, of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

(23) *Ib.*, of. 14, leg. 8472, libro 4.º de 1600, 16 de octubre de 1600, ff. 256r-258v.

(24) *Ib.*, of. 22, leg. 15074, libro 6.º de 1604, 23 de julio de 1604, ff. 230ss.

(25) *Ib.*, of. 8, leg. 5447, 25 de febrero de 1605, ff. 296v-298r.

(26) GEMBERO USTÁRROZ: «Migraciones de músicos...», p. 47.



## Las garantías

Relacionadas con los ministriles estuvieron las personas que ocasionalmente se presentaron como fiadoras o avalistas, las cuales se comprometían a responder pecuniariamente en caso de que los músicos incumpliesen lo pactado. Los términos en los que se describe su responsabilidad son los propios de una tutoría legal:

«... obligo que los dichos ministriles se embarcarán con el dicho señor general para yr el dicho biaje en el puerto de Sanlúcar de Barrameda o en Cádiz donde se les mandare e que yrán el dicho biaje y donde no el que dellos se quedare por embarcar y no fuere el dicho viaje bolverá e tornará aquello que oviere recibido y se le oviere entregado donde no yo como tal su fiador e principal pagador o bolberé e pagaré a el dicho señor general o a quien causa suya oviere en esta ciudad de Sevilla llanamente como deudor y pagador que dello me constituyo y por ello se me pueda executar...» (27).

Tales avalistas no aparecen en todos los contratos y su presencia no estaba necesariamente relacionada con la minoría de edad de sus avalados. En los primeros conciertos, en torno al cambio de siglo, los fiadores son recurrentes; entrado ya el siglo XVII, dejan de figurar en los documentos. En cuanto a su perfil, los ejemplos de que disponemos responden a vinculaciones de tipo doméstico: se trataba de los padres o maestros de alguno de los músicos menores de edad. Puesto que algunos de ellos también eran ministriles, se comprende que estuvieran familiarizados con las costumbres del negocio y se prestaran a respaldar a sus discípulos en la forma en que los documentos exigían.

En concreto, destacaremos los significativos ejemplos de Jerónimo de Medina y Andrés de Arroyo, ministril de la capilla de la catedral de Sevilla y ministril extravagante (28), respectivamente. Ambos eran figuras descollantes en el oficio en Sevilla y contaban con una red de ministriles bajo sus órdenes, por lo que se les presume una estabilidad económica que les hacía idóneos para actuar como fiadores de sus discípulos. Es de mencionar especialmente que Jerónimo de Medina percibía un salario fijo de la fábrica de la catedral de Sevilla que dos años antes, en 1582, montaba 67.500 maravedíes y 60 fanegas de trigo al año (29). Andrés de Arroyo, por su parte, no era

---

(27) AHPS, PNS, of. 21, leg. 14312, libro 6.º de 1584, 8 de septiembre de 1584, ff. 1000r-1003v.

(28) Por ministriles *extravagantes* se entiende aquellos que no pertenecían a ninguna capilla ni trabajaban de forma estable al servicio de una institución percibiendo una nómina, sino que ejercían su oficio libremente. El vocablo también se aplica a las actuaciones de los músicos de las instituciones cuando tenían lugar fuera de estas. Es un término en vigor todavía en el siglo XVIII e incluido en el *Diccionario de autoridades*. RUIZ JIMÉNEZ, Juan: «Ministriles y extravagantes en la celebración religiosa», en *Políticas y prácticas musicales en el mundo de Felipe II*, pp. 199-239.

(29) Archivo de la Catedral de Sevilla (ACS), sec. IV, Libro de salarios 324, p. 100v.

padre de ninguno de los ministriles de los que fue fiador en 1604, pero obviamente era su jefe, toda vez que en las cláusulas se comprometió a obligarlos a trabajar en la flota de Indias o, en su defecto, a enviar sustitutos (30). Conocemos la cantera de jóvenes con que Andrés de Arroyo solía nutrir sus compañías de ministriles subordinados (31), por lo que suponemos que fue él quien llegó a un acuerdo con el general y le suministró a algunos de sus hombres.

El papel del fiador no era una figura decorativa, sino que en determinadas ocasiones tuvo que hacer frente a la responsabilidad que había asumido. Tal fue el caso del ministril Andrés de Ramos, quien en 1600 había avalado a una copia de cuatro ministriles que se concertó con el general Sancho Pardo. Todo apunta a que en último término los músicos no se embarcaron y el fiador fue obligado a pagar, razón por la que en febrero del año siguiente lo vemos intentando cobrar a los ministriles la suma perdida (32). Este Andrés de Ramos no menciona ninguna vinculación familiar con los interesados, pero es obvio que pertenecía a su círculo profesional, por cuanto nos consta que fue él, con su propia copia, quien los sustituyó a bordo de la nave capitana (33). Precisamente mediante el salario colectivo que recibió adelantado por su propio trabajo y el de su compañía pudo hacer frente a la ejecución del aval en cuestión.

En los primeros tiempos, los contratos no se conformaron con la presencia de un fiador, sino que a su vez fijaban una cantidad de maravedíes que, a manera de indemnización, debía pagar el general o los músicos en caso de incumplir el acuerdo. Es una característica de las escrituras notariales de toda índole en aquel período, que se solía expresar así: «... so pena que la parte ynobidiente pague a la que lo oviere por firme veinte mill maravedíes con las costas que se le recrescieren» (34). Si en 1584 ascendía a 20.000 maravedíes, en 1600 ya había subido a los 50.000. Cuando no se prefiaba una cifra, se solía recurrir a otra cláusula muy corriente en los acuerdos notariales de la época: si los ministriles no cumplían su parte del trato, estaban obligados a devolver aquello que hubieran recibido («... si nosotros no hiziéremos el dicho viaje o bolviéremos de tornabaje o nos quedáremos en qualquier puerto en tal caso nos obligamos de dar e pagar al dicho señor general o a quien en su poder o causa ubiere los maravedíes que montare los dichos nuestros sueldos lo que dellos obiéremos rezevido y montare la parte de aquel o aquellos de nosotros que se quedaren en España o en otro qualquier puerto») (35), o bien costear la

---

(30) AHPS, PNS, of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

(31) BEJARANO PELLICER, Clara: «Juventud y formación de los ministriles...».

(32) En 1600 actuó como fiador de los ministriles Francisco de Blancas, Hernando Sevillano, Dionisio de Castro y Alonso de Palacios, que iban a servir en la flota de Tierra Firme, pero en febrero de 1601 otorgaba poderes a Leonor de Álvaro Domínguez para que se les cobrara lo que le debían: 200 ducados cada uno excepto Castro, que le debía solo 120. AHPS, PNS, of. 1, leg. 217, libro 1.º de 1601, 7 de febrero de 1601, f. 507.

(33) *Ibíd.*, of. 14, leg. 8472, libro 4.º de 1600, 16 de octubre de 1600, ff. 256r-258v.

(34) *Ib.*, of. 21, leg. 14312, libro 6.º de 1584, 8 de septiembre de 1584, ff. 1000r-1003v.

(35) *Ib.*, of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

contratación de sustitutos de forma que para el general no supusiese pérdida económica alguna («... y sy no hiziéremos y cumpliéremos lo susodicho consentimos quel dicho general se pueda concertar con otros ministriles y personas que en nuestro lugar lo cumplan y por lo que más os costare de como ansí nos dáis y por las costas y gastos que se os siguieren y recrescieren por todo y cada cosa dello consentimos que nos podáis executar...»).

En cualquier caso, como alternativa y medio de presión para que se retratasen, se contemplaba el encarcelamiento de los ministriles que rechazaran cumplir su parte del trato: «... pueda usar deste medio el dicho señor general o nos apremiar con prisión a que todavía hagamos y cumplamos el dicho viaje e tornaviaje» (36). Indefectiblemente, los ministriles de la compañía debían comprometerse a cumplir el contrato mancomunadamente, esto es, cada uno de ellos sería responsable de ello con independencia de la actuación de los demás. Para que no hubiera remisión posible, en el propio contrato ya debían renunciar por anticipado a cualquier subterfugio legal con que eludir esa responsabilidad: «... todos tres juntamente de mancomún y a voz de uno y cada uno de nos por sí y por el todo ynsolidum renunciando como renunciamos las leyes de duobus rex debendi y el auténtica de presente fide jutoribus y el beneficio de la división y escusión y las demás leyes y derechos de la mancomunidad como en ella se contiene» (37).

Los propios ministriles estaban tan expuestos a la responsabilidad pecuniaria resultante de la negligencia de sus compañeros que en ocasiones firmaron en paralelo sus propios compromisos internos. Por ejemplo, el 17 de enero de 1612, antes de protocolizar su acuerdo con el general de la flota de Indias, los cuatro ministriles que iban a viajar con la de Tierra Firme se obligaron conjuntamente a no dejar al grupo en la estacada ni robarse entre sí el contrato junto con otros ministriles de la competencia, so pena de 20.000 maravedíes. Se trataba de un grupo muy joven —tan solo uno de ellos era mayor de edad— (38). Lejos de tratarse de una excepción, en 1617 encontramos otro ejemplo, suministrado por cuatro ministriles que ni siquiera contaban con perspectivas reales de convertirse en los titulares de la flota de Indias: «... desimos por quanto entre nosotros está acordado de yr nel primero viaje de flota o galeones que se partieren de compañía para las Yndias sirviendo el dicho nuestro arte».

La pena que preveían para quien rompiese el acuerdo había descendido a 40 ducados (15.000 maravedíes) y no sería repartida entre los perjudicados, sino que se destinaría como limosna a la cofradía sacramental de la parroquia de San Lorenzo de Sevilla, de la que buena parte de ellos serían vecinos. Puesto que se trataba de un acuerdo sobre una posibilidad remota, se contemplaban eventuales mudanzas de parecer: «... con declaración que si caso fuere que alguno o algunos de nosotros queramos quedarnos en España e no pasar-

---

(36) Ib., of. 14, leg. 8472, libro 4.º de 1600, 16 de octubre de 1600, ff. 256r-258v.

(37) Ib., of. 6, leg. 4288, libro 2.º de 1623, 10 de marzo de 1623, cuaderno 5.º, s/f.

(38) Ib., of. 4, leg. 2459, libro 4.º de 1611, 17 de enero de 1612, ff. 1309v-1210r.

nos a Yndias esto permitimos que lo ayamos de poder hazer libremente porque este consierto solo se haze entre nosotros para asegurarnos de que aviendo de yr a las Yndias no podamos yr con otros» (39).

No obstante, además de ofrecerse toda clase de garantías mutuas, los ministriles demandaban seguridad laboral por parte del general. Y así, de la misma forma en que ellos no podían incumplir el contrato una vez firmado, en 1604 le hicieron comprometerse a que «no nos pueda echar ni despedir por ninguna causa que sea so pena que nos pague el sueldo de vacío» (40). Por tanto, se da por hecho que los ministriles no podían ser destituidos de su cargo en la nao capitana si no era con el salario ya pagado. Ni siquiera la élite de los ministriles, los de la catedral de Sevilla, gozaban de semejante privilegio, pues siempre formaban parte de la capilla musical «mientras fuere la voluntad del cabildo» (41).

## Tiempo y espacio

Para conocer el periplo de estos músicos, hemos de distinguir entre el itinerario de la flota de Nueva España y el de la de Tierra Firme, las dos armadas anuales que zarpaban para Indias según las ordenanzas de 1564. La primera navegaba hasta la isla de San Juan de Ulúa, frente a Veracruz, en pleno golfo de México, mientras que la segunda se dirigía a Cartagena de Indias, en el Caribe colombiano, y a Panamá (a Nombre de Dios o a Portobello). Una y otra recogían las riquezas cosechadas en cada uno de los dos virreinos, Nueva España y Perú. Los viajes tenían lugar en primavera y verano, la temporada de navegación, para evitar las adversidades meteorológicas de ambos hemisferios (42).

Puesto que, como vemos, se trataba de un viaje de fuste, este tipo de contratos se firmaban con cierta antelación a la partida de la flota. Comparemos el margen entre la fecha de firma del contrato y la de partida efectiva de la flota:

<i>Firma del contrato</i>	<i>Partida de Andalucía</i>	<i>Destino</i>	<i>Regreso a Andalucía</i>
16 de octubre de 1600	15 de febrero de 1601	Tierra Firme	Abril o mayo de 1602
4 de mayo de 1604	1 de julio de 1604	Nueva España	Septiembre de 1605
25 de febrero de 1605	5 de mayo de 1605	Tierra Firme	8 de octubre de 1606
17 de enero de 1612	Marzo de 1612	Tierra Firme	Noviembre de 1612
12 de mayo de 1614	7 de julio de 1614	Nueva España	5 de octubre de 1615
10 de marzo de 1623	15 de marzo de 1623	Arm. T. <sup>a</sup> Firme	29 de mayo de 1624

(39) Ib., of. 4, leg. 2486, libro 4.º de 1617, 21 de agosto de 1617, f. 75.

(40) Ib., of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

(41) ACS, sec. IV, Libro de salarios 324, f. 101r.

(42) PÉREZ-MALLAINA: *Los hombres del océano*, p. 19.

Como se puede comprobar, los contratos para la flota de Nueva España se firmaban en mayo, con una antelación de dos meses, pues el mes aproximado de la partida era julio. En cambio, la de Tierra Firme partía en primavera, por lo que la firma del contrato oscilaba entre septiembre y marzo. En ocasiones, la antelación podía llegar a los cuatro meses, sobre todo a fines del siglo XVI, pero ya en el siglo XVII era más habitual un margen de dos meses. Hubo una excepción: la Armada General de la Carrera de Indias de 1623 tuvo que partir en marzo, para reparar y escoltar de regreso a la naufragada flota de Tierra Firme del año anterior, y debió contratar a sus músicos cinco escasos días antes de la partida. El propio documento notarial precisa que «en la dicha real armada que de presente se apresta por la plata que a de traer este presente año de mill seiscientos veinte y tres de la provincia de Tierra Firme» (43). Teniendo en cuenta que partía del puerto de Sanlúcar de Barrameda, los ministriles tuvieron que darse prisa para desplazarse hasta allí.

¿Cuánto tiempo de trabajo suponía aceptar este encargo? De los ministriles de quienes tenemos noticia individualizada, sabemos que estuvieron ausentes de Andalucía un año y tres meses cuando fueron con la flota de Nueva España, mientras que los de la de Tierra Firme pudieron llegar a estarlo un año y hasta cinco meses, aunque el contrato de la de 1584 prometía a los músicos estar de vuelta en menos de un año (44). Teniendo en cuenta la remuneración que algunos de ellos recibieron, aun sin saber las expectativas de ganancia que tenían en Sevilla, el viaje no les traía cuenta, de modo que es razonable pensar que la aventura atlántica llevaba aparejada una promesa razonable de ingresos complementarios.

El punto de partida de la expedición no era siempre Sevilla, donde se firmaba el contrato. La flota no se reunía enteramente hasta que no llegaba a Sanlúcar de Barrameda, esto es, hasta que no se salía a mar abierto, debido a que el trayecto fluvial, que duraba una semana, era el más peligroso y lento de todos cuantos componían el viaje trasoceánico, a causa de los bajos de arena que amenazaban a los navíos de gran calado (45). Las funciones de los ministriles tenían poca aplicación en aguas fluviales, y los buques de guerra no se incorporaban a la flota hasta que estas no eran superadas. Una vez pasada la barra de Sanlúcar, la expedición hacía su primera escala de repostaje en las islas Canarias, y desde allí se emprendía un viaje de alrededor de un mes desde La Gomera hasta las Antillas, desde donde la flota de Nueva España empleaba otro mes en alcanzar su destino pasando por Puerto Rico, mientras que la de Tierra Firme alcanzaba Cartagena en quince días (46). Para regresar, ambas flotas recalaban en La Habana. Se trataba de un viaje más largo y peligroso que el de ida, debido al acecho de los piratas en torno a las Azores y el cabo de San Vicente, desde donde se tardaba un mes adicional en arribar a

---

(43) AHPS, PNS, of. 6, leg. 4288, libro 2.º de 1623, 10 de marzo de 1623, cuaderno 5.º, s/f.

(44) *Ibíd.*, of. 21, leg. 14312, libro 6.º de 1584, 8 de septiembre de 1584, ff. 1000r-1003v.

(45) PÉREZ-MALLAINA: *Los hombres del océano*, p. 18.

(46) *Ibíd.*, p. 20.

Sevilla (47). Alguno de los contratos también menciona el destino final de la expedición a la vuelta: «... hasta que la dicha nao capitana haya dado fondo en la ciudad de Sanlúcar de Barrameda como es costumbre», aunque no es lo más frecuente (48).

Tal vez habría sido más indicado escoger ministriles que residieran en Sanlúcar de Barrameda, puesto que su trabajo no afectaba al tramo fluvial del viaje, pero allí no había músicos extravagantes —la población musical de la ciudad estaba por entero al servicio del duque de Medina Sidonia—. De hecho, las necesidades eventuales de Sanlúcar eran cubiertas por músicos sevillanos que se desplazaban por tiempo limitado, de lo que se puede encontrar multitud de ejemplos en la carrera de muchos de ellos. Y no pocos de los músicos de Sevilla habían formado parte del personal musical del ducado en tiempos anteriores (49).

## El cometido

¿Cuál era la misión de los ministriles a bordo de la flota de Indias? Los contratos no dan mucha información al respecto. La mayoría se expresa en estos lacónicos términos: «... fiziendo en el dicho biaje e tornaviaje y estada el dicho nuestro oficio de ministriles» (50). Solo hay un contrato que ofrece datos más jugosos: «... haciendo la salva a las naos de la dicha flota e tocando las arboradas y las demás bezes que nos ordenaren y según y como es costumbre hacer e por ministriles de semejantes flotas en el puerto o puertos» (51). Esto es, tan solo se nos descubren dos funciones: saludar a los barcos mediante salvas y despertar a la tripulación con el militar toque de alborada.

No obstante, sabemos que marcaban las horas, gobernaban el estado de ánimo de la tripulación, evitaban colisiones en casos de escasa visibilidad, transmitían mensajes, animaban a la batalla, etc. La música desempeñaría a bordo funciones comunicativas y ceremoniales, y solo secundariamente prestaría una asistencia lúdica. Desde las Partidas de Alfonso X se conoce la existencia de instrumentos de viento en las naves de combate, emplazados a popa, para realizar salvas y saludos cuando menos. Ni siquiera la invención de los cañones los desplazó durante los siglos XVI y XVII (52). En la «Orden general de escuadra sobre saludos» de 1653 se describe un gran aparato de rituales musicales entre barcos, por medio de trompetas, chirimías y pitos. En las ordenanzas de 1671 se volvía a insistir en la tradición medieval: «... las salvas

---

(47) Ib., p. 24.

(48) AHPS, PNS, oficio 8, leg. 5447, 25 de febrero de 1605, ff. 296v-298r.

(49) DAZA PALACIOS, Salvador: *Música y sociedad en Sanlúcar de Barrameda*. Junta de Andalucía, Sevilla, 2010, *passim*.

(50) AHPS, PNS, of. 21, leg. 14312, libro 6.º de 1584, 8 de septiembre de 1584, ff. 1000r-1003v.

(51) *Ibidem*, of. 14, leg. 8472, libro 4.º de 1600, 16 de octubre de 1600, ff. 256r-258v.

(52) BEJARANO PELLICER: *El mercado de la música...*, p. 369.

se hagan con música de trompetas o voz, como es estilo en la mar» (53). En cualquier caso, las aplicaciones prácticas de la música de los ministriles no solo tenían por contexto la navegación, puesto que quienes fueron contratados para la flota de Tierra Firme en 1623 prometieron tocar «en todas las ocasiones que se nos mandare así en tierra como por la mar» (54).

En los contratos de ministriles para la flota de Indias, su papel a bordo aparece citado bajo la sombra de una consolidada tradición: «... como lo suelen y acostumbran los demás ministriles que se llevan para las armadas para servicio de su general sin faltar en cosa alguna» y expresiones similares jalonan la documentación, como si fuese ocioso detallar los pormenores de un oficio tan asentado.

Aunque no se dan demasiado detalles sobre sus obligaciones, en los contratos queda constancia de que se esperaba de los ministriles una subordinación ciega, a tono con el ámbito militar en el que iban a desarrollar su labor: «... ejerciendo nuestros oficios de ministriles en todo aquello que por el dicho señor general o en su ausencia por su lugarteniente nos fuere dicho e mandado y en todos tiempos y ocasiones sin hazer falta alguna» (55), «el qual dicho oficio emos de hazer a todas las oras que nos fuere mandado» (56), «tañendo nuestra copia de todo tres por nos solos en todas las ocasiones que se nos mandare así en tierra como por la mar de yda y de vuelta» (57). Los ministriles no solían tener sus obligaciones tasadas por escrito, porque debían prestar sus servicios según les fuere solicitado: les pagaban por tener sus habilidades disponibles en todo momento al servicio del general.

## El salario

La remuneración que esperaba a los ministriles por servir en la flota de Indias no era muy generosa, pero quizá llevaba aparejada otros gajes, como ya se ha dicho, y tenía la ventaja de ser segura, acordada por contrato y pagada en parte por adelantado. El salario tendió a reducirse con el tiempo. Y así, mientras que en 1584 se cifraba en 170 ducados para cada uno de los cinco componentes, lo cual se elevaba a un presupuesto de 850 ducados en música, a comienzos del siglo XVII este se había reducido ya a 100 ducados. Durante los primeros veinte años del siglo tendió a estabilizarse en los 50 ducados por cada una de las cuatro personas (200 ducados de presupuesto), a veces complementado por otras ganancias que no se expresan: «... el dicho señor don Francisco de Porras a de ser obligado de nos dar e pagar cient ducados demás de las plaças que cada uno de nos fuere sirviendo en la dicha nao capi-

---

(53) GIL MUÑOZ, Margarita: *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2004, pp. 62-63.

(54) AHPS, PNS, of. 6, leg. 4288, libro 2.º de 1623, 10 de marzo de 1623, cuaderno 5.º, s/f.

(55) *Ibidem*, of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

(56) *Ib.*, of. 8, leg. 5447, 25 de febrero de 1605, f. 296v-298r.

(57) *Ib.*, of. 6, leg. 4288, libro 2.º de 1623, 10 de marzo de 1623, cuaderno 5.º, s/f.



tana» (58). Hasta los años veinte del seiscientos no veremos crecer de nuevo los salarios hasta más de 70 ducados por persona (en 1621) e incluso los 162 por cada uno en 1623, claro que entonces la plantilla se había reducido a tres hombres. En resumidas cuentas, el salario oficial y el presupuesto en música fueron recortándose con el tiempo, aunque no podemos ponderar cuántos ingresos subintelectos llevaba aparejados el cargo de ministril de la nao capitana. Por lo pronto, sabemos que el salario de ministriles era independiente del salario y raciones que la Monarquía pagaba a los trompetas de las naves, y que los ministriles cobraron en su lugar en las flotas de Indias, a juzgar por los términos de los documentos: «... y esto es demás y allende del sueldo ordinario que da su magestad a los trompetas que son cinco ducados cada mes por nuestras plaças que hemos de yr sirviendo de ministriles en la dicha nao capitana y la ración ordinaria que se suele dar en semejante viaje» (59). De hecho, es posible que el salario de 1584 fuera tan abultado respecto a los demás porque ya contemplase parte de esos complementos. Lo cierto es que los músicos cedieron al general el derecho de cobrar cualquier otro salario por el mismo trabajo: «... y por estos el dicho señor general a de aver y cobrar para sí el sueldo y pipa de bino que su magestad da a los ministriles de la dicha flota y otra qualquier raçón y sueldo que uviéremos de aver y otras cosas que por esta raçón uviéremos de aver y el dicho señor general lo a de poder cobrar para sí como cosa suya».

El contrato de 1584 es tan detallado que incluso explicita que los meses posteriores al primer año de ausencia se pagarían proporcionalmente: «... si otro más tiempo alguno estuviéremos hasta llegar a esta ciudad y estar desembarcados en ella el dicho señor general nos a de pagar sueldo y rata de los dichos ciento y setenta ducados cada un año a cada uno de nos».

El salario acordado en 1584 no era nada despreciable, puesto que 170 ducados al año (63.750 maravedíes) casi podían homologarse con los salarios de la élite instrumental, es decir, los ministriles que la catedral de Sevilla tenía en nómina, que en aquellos años ochenta, salvo en un caso, no cobraban más de 67.500 maravedíes al año, aunque con complementos en especie (60). Para unos jóvenes recién formados era una promesa demasiado tentadora, tanto más cuanto que el general se comprometió a asignar al grupo un salario de paje a bordo para repartir entre sí, con contrapartida laboral o no: «... y si no sentare en la dicha plaça ni pagare la dicha raçión y sueldo el dicho señor general y su fiador nos a de pagar el sueldo que se suele y acostumbra dar e diere a qualquier paje que va de la dicha flota».

Decididamente, el salario oficial no era el único ingreso que el viaje prometía, sino que todo ministril se embarcaba con la expectativa de prestar servicios extraordinarios, en principio no de naturaleza musical, puesto que sus servicios como ministriles estaban monopolizados por la nao capitana, tal

---

(58) Ib., of. 8, leg. 5447, 25 de febrero de 1605, ff. 296v-298r.

(59) Ib., of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

(60) ACS, sec. IV, Fábrica, Libro de salarios 324, ff.



como rezan los contratos: «... en el puerto o puertos donde el dicho general estuviere no yremos ni tañeremos en ningunas fiestas espirituales ni temporales si no fuere con orden y espresa licencia suya» (61). Incluso el general se reservaba el derecho de penar cualquier trabajo ilícito que hicieran: «... so pena que nos pueda quitar y descontar de nuestro sueldo lo que a él le pareciere» (62). Esto es, tenían vedado atender al mercado natural del que vivían: las fiestas y solemnidades religiosas y civiles.

En todo caso, a pesar de estar prohibidos los servicios musicales a otros particulares, los ministriles de la flota se las arreglaron para llevarlos a cabo con la connivencia de destacados miembros de aquella. Tenemos la prueba en el pleito que los ministriles de la nao capitana de la flota de Nueva España de 1623 mantuvieron con el capitán Juan Gómez Maldonado, que como diputado de la hermandad de mareantes les había encargado una serie de servicios musicales en funciones marianas de sábado y en las fiestas de san Andrés, servicios que no les había pagado (63). Por un lado, este caso nos sugiere que la presencia de músicos a bordo dio lugar a actuaciones musicales en los puertos indianos a petición y a expensas de los capitanes de la flota, cosa que por lo demás no fue infrecuente, según confiesan los documentos («como es uso y costumbre...»); por otro, también nos informa de que los músicos de la flota se tropezaban con oportunidades de ingresos complementarios a cada paso, oportunidades a las que ellos se prestaban interesadamente. El montante era nada menos que de 150 pesos, es decir, 1.200 reales (casi 110 ducados), lo que muy bien podría haber supuesto un equivalente a su salario oficial, aunque finalmente fue rebajado a 100 pesos. Y no se trata de un caso aislado: sus antecesores de las flotas previas habían cobrado por el mismo concepto 100, 110 y 120 reales (64).

Por otra parte, tenemos pistas que nos indican que el trabajo de ministril naval no era tan absorbente como para impedir otros empleos subalternos propios de jóvenes, por ejemplo en la flota de 1584. Así, los cinco ministriles disponían en el propio contrato que «el dicho señor general a de ser obligado a asentar un criado en plaça de paje para que aya en la dicha flota y este a de ser qualquier de nosotros y la ración del mismo y el sueldo que el dicho paje ovie-re de aver por el dicho viaje e tornaviaje a de ser para todos nosotros» (65).

Los pajes eran los miembros más jóvenes de la tripulación, pues su edad oscilaba entre los ocho y los dieciocho años. Los más jóvenes de los ministriles —dos de ellos tenían catorce años— pudieron integrarse en este grupo sin problemas. Su misión consistía genéricamente en limpiar la nao, distribuir los alimentos, llamar a la mesa y recogerla, pero tenían dos tareas específicas: el cómputo del tiempo mediante las ampollitas, que debían ser volteadas cada media hora, menester al que acompañaban las correspondientes imprecaciones

---

(61) Ib., of. 14, leg. 8472, libro 4.º de 1600, 16 de octubre de 1600, ff. 256r-258v.

(62) Ib., of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

(63) Archivo General de Indias (AGI), Contratación, 813, N.16. GEMBERO USTÁRROZ: «Migraciones de músicos...», p. 47.

(64) AGI, Contratación, 813, N.16, ff. 9-11.

(65) AHPS, PNS, of. 19, leg. 12629, libro 3.º de 1604, 4 de mayo de 1604, f. 568.

religiosas, y el culto religioso vespertino, con el recitado de la doctrina y el credo (66). Asimismo, en 1605 nos consta que se le pagó a uno de los ministriles de la flota de Tierra Firme, de veinte años, un salario de grumete de la nao capitana por valor de 100 reales (9 ducados) (67). Este empleo estaba mucho peor pagado que el de músico, por el que le correspondían 25 ducados, pero le servía como complemento para rentabilizar el viaje al máximo. Los grumetes eran jóvenes marineros entre los diecisiete y los veinte años con escasa experiencia, que desempeñaban los trabajos más duros de la nao, como la carga y descarga, la vigilancia en las cofas, el remo en los bateles, la recogida del velamen... (68).

El pago se efectuaba fraccionadamente. Antes de partir se adelantaba un primer abono, quizá para sellar el contrato o, más verosímelmente, para que los ministriles pudieran equiparse para el viaje («el dicho señor general nos los a de pagar los noventa ducados de luego adelantados para el apresto de nuestro viaje») (69). Si a fines del siglo XVI el porcentaje adelantado era mínimo (en torno a un 15 por 100 del total), a comienzos del XVII se estabilizó en el 50 por 100, y en 1623 ya montaba el 55,5 por 100, circunstancia que apunta a un incremento en la peligrosidad del trabajo, lo cual obligaba a ofrecer un reclamo. El lugar de entrega comenzó siendo la propia Sanlúcar de Barrameda, a la partida de la flota, pero pronto se tendió a hacerla en Sevilla, durante la misma firma del contrato o en un breve plazo. En cualquier caso, el resto de la tripulación también recibió adelantos proporcionales (70).

En cuanto a la liquidación de la parte restante, empezó siendo la ciudad de Sevilla, una vez que la flota hubiera culminado definitivamente su viaje, pero en el siglo XVII se optó por ajustar cuentas ya superado el canal de las Bahamas, emprendida que era la sección atlántica del regreso, al igual que el resto de la tripulación. La flota de 1620, no obstante, no lo hizo así, puesto que el ministril Fernando de Bocanegra todavía no había cobrado el 14 de octubre de 1621, cuando la flota había llegado el 30 de septiembre a Sanlúcar de Barrameda (71). En 1605, por el contrario, se liquidaba la totalidad de la cuenta un mes después de haber arribado a Portobelo, último puerto de la trayectoria de ida (72). Se entiende que los músicos necesitaban su salario para sustentarse o invertir durante su estancia en las Indias, y quedaba a expensas de la responsabilidad de los fiadores que estuviesen en sus puestos a la hora del retorno.

---

(66) PÉREZ-MALLAINA: *Los hombres del océano*, pp. 84-85.

(67) AHPS, PNS, of. 22, leg. 15087, libro 1.º de 1607, 30 de enero de 1607, ff. 892r-894r.

(68) PÉREZ-MALLAINA: *Los hombres del océano*, pp. 85-86.

(69) AHPS, PNS, of. 6, leg. 4288, libro 2.º de 1623, 10 de marzo de 1623, cuaderno 5º, s/f.

(70) PÉREZ-MALLAINA: *Los hombres del océano*, p. 106.

(71) En dicha fecha cedía poderes para cobrar este salario a Rafael de Cisneros, solicitador del consulado de Sevilla, a quien probablemente le debería algún dinero. AHPS, PNS, of. 1, leg. 408, libro 6.º de 1621, 14 de octubre de 1621, f. 580.

(72) *Ibidem*, of. 8, leg. 5447, 25 de febrero de 1605, ff. 296v-298r.

Es comprensible que no siempre fuera así; de hecho, sabemos que de los cuatro ministriles de la flota de Nueva España de 1614, tan solo tres se embarcaron en el trayecto de regreso, porque Francisco Pascual optó por quedarse en La Habana. Puesto que no se alega ninguna razón de causa mayor, se puede colegir que lo hizo por propio interés, por lo que no se le abonaron los 25 ducados del viaje de regreso (73). De resultas de su decisión, el joven ministril logró arribar a las Indias a bordo de la nave capitana y, lejos de haber tenido que abonar pasaje, lo hizo con 25 flamantes ducados en el zurrón. Si su proyecto inicial fue emigrar a las Indias como habían hecho tantos otros desde Sevilla (74), su conducta se ajustó admirablemente al modelo social del pícaro.

Además, el contrato de 1584, el más detallado, nos informa de que el acuerdo de remuneración contemplaba que el general debía procurar a los músicos alojamiento y manutención en cada uno de los puertos en los que la flota hiciera escala: Sanlúcar, La Habana, Cartagena de Indias y Nombre de Dios (75).

En caso de fallecimiento se contemplaba en el mismo contrato: estaba previsto el abono del salario del finado, prorrateando el tiempo que hubiese trabajado (76), lo cual era una posibilidad hartó probable; de hecho, el caso se dio en la flota de Tierra Firme de 1605, que hubo de regresar con un ministril menos fallecido en Portobelo. Aunque no se mencionan las causas de su muerte, sí se dice que el óbito sobrevino en un hospital, lo cual nos invita a pensar que fue por alguna dolencia o lesión (77). Entonces ya había cobrado su sueldo según las condiciones del contrato. El dinero y sus objetos personales fueron custodiados por el vicario de Portobelo, quien no permitió que sus compañeros ministriles se apoderaran de ellos. El heredero universal del difunto fue su padre, quien había actuado como fiador en el contrato, el cual no tardaría en reclamar los bienes que de su hijo habían quedado en América (78).

Los puertos más insalubres eran los de la costa panameña en los meses de verano, donde sucumbían un sinnúmero de marineros españoles. Cuando la dieta reconstituyente y las atenciones del sangrador de a bordo en el alcázar no surtían efecto, los enfermos eran desembarcados e internados en un hospital de caridad o una casa particular (79). Y tampoco olvidemos que las enfermedades derivadas del clima caribeño no eran las únicas amenazas a que exponí-

---

(73) Ib., of. 17, leg. 10915, libro 3.º de 1615, 22 de octubre de 1615, f. 199.

(74) GEMBERO USTÁRROZ: «Migraciones de músicos...»

(75) AHPS, PNS, of. 21, leg. 14312, libro 6.º de 1584, 8 de septiembre de 1584, ff. 1000r-1003v.

(76) *Ibidem*.

(77) En aquel tiempo, los hospitales no cumplían funciones estrictamente terapéuticas, sino que atendían a los menesterosos de cualquier índole. Sin embargo, no siempre estaban abiertos a los necesitados en general; muchos de ellos ejercían la caridad con colectivos restringidos. No obstante, en este caso sabemos que el joven disponía de dinero en el momento de su muerte, luego no fue recogido por pobreza.

(78) AHPS, PNS, of. 22, leg. 15087, libro 1.º de 1607, 30 de enero de 1607, ff. 892r-894r.

(79) PÉREZ-MALLAINA: *Los hombres del océano*, pp. 182-184.

an los ministriles: rara era la flota en la que no se perdía algún navío por razones meteorológicas o piráticas, encallajes o incendios, percance que en algunos casos afectaron a la propia nao capitana, donde viajaban los músicos (Nueva España en 1603, Tierra Firme en 1605 y en 1610), la cual no rehuía el combate como los mercantes, porque su misión era específicamente militar. La mortalidad entre los ministriles, a juzgar por los autos de bienes de difuntos que se conservan (80), no era desdeñable: por ejemplo, por el testimonio de dos ministriles sabemos que en la flota de Nueva España de 1620 falleció Jerónimo Franco, uno de los ministriles de la nao almiranta, al poco de llegar a San Juan de Ulúa. Recién arribado a puerto, le atacaron unas calenturas que en quince días acabaron con él (81); un caso paralelo fue el de otro chirimía de la nao capitana de la flota de Tierra Firme de 1626 en Portobelo, narrado por dos de sus compañeros (82); en el de Juan Fernández, fallecido en el hospital de San Juan de Ulúa en 1636, los propios ministriles hicieron de albaceas y se ocuparon de vender sus bienes en almoneda; (83) o en el de Pedro Martín, trompeta de un galeón de la Armada de la Guarda de las Indias en 1636, que falleció en el hospital de Cartagena de Indias (84); en cambio, los ministriles Alonso Navarro Limones y Mateo de Cárdenas, mozos solteros, tuvieron la mala fortuna de ser víctimas de un naufragio durante el regreso en la Flota de España de 1630, suceso en el que pereció ahogada la mayoría de la tripulación de la almiranta (85). No fueron los únicos músicos fallecidos en este naufragio. También se conserva documentación al respecto sobre Andrés de Olivares y Diego de Peraza, los trompetas que trabajaban en esta nao (86), tan jóvenes como los ministriles.

## Conclusiones

El examen minucioso de una amplia gama de contratos y documentos anexos nos ha llevado a reflexionar sobre la realidad a la que servían. En primer lugar, la afluencia de los músicos a América a bordo de las naves de la flota de Indias fue una constante durante el período estudiado, e incluso se percibe cierta codicia por copar los puestos disponibles. Que no faltaran

---

(80) Durante el viaje se reducían a numerario los bienes del difunto mediante inventario, tasación y remate en pública almoneda, y una vez deducidos todos los gastos funerales y deudas, el caudal sobrante se guardaba en el Arca de las Tres Llaves de la Casa de Contratación, mientras se tramitaba la búsqueda de los beneficiarios. BARRIENTOS MÁRQUEZ, M.<sup>a</sup> Mar: «Estudio del proceso que siguen los expedientes de bienes de difuntos de los andaluces fallecidos en Indias durante la primera mitad del siglo XVIII», en *Chronica Nova*, núm. 33, 2007, pp. 157-194, cit. p. 159.

(81) AGI, Contratación, 521, N.1, R.4, y 950, N.8, f. 11r.

(82) *Ibidem*, 954, N.17.

(83) *Ib.*, 387, N.1, R.8.

(84) *Ib.*, 388, N.1.

(85) *Ib.*, 533b, N.2, R.66 y R.67.

(86) *Ib.*, R.76 y R.35.

voluntarios obedeció a que estas expediciones cumplían una función en las estructuras formativas del oficio de ministril en la Sevilla puerta de las Indias. Las flotas de Indias supusieron una válvula de escape para la presión demográfica musical en tan efervescente metrópoli, al emplear anualmente a sendos equipos de jóvenes recién formados, menores de edad, que todavía estaban buscando su lugar en el mercado laboral de la música. Muchos ni siquiera formaban parte de ninguna compañía previamente, de forma que la aventura de las Indias supuso para ellos un escenario real en el que consagrarse como oficiales músicos sin la supervisión o protección de sus maestros. De hecho, lo hicieron en un medio que podía volverse muy hostil, como atestigua la cantidad de naufragios y asaltos que pueblan las páginas de la historia de la Carrera. A su regreso, la generalidad de ellos rozarían la mayoría de edad y estarían plenamente capacitados para desenvolverse en un desplazamiento de recorrido andaluz con objeto de prestar un servicio musical, adaptándose a demandas tanto civiles como militares, religiosas y profanas.

Por otro lado, queda claro que sus funciones en las flotas de Indias estuvieron sujetas a un servicio personal al general. Con pleno sentido de la jerarquía militar, los músicos se prestaban a todo aquello que este les demandara. Los indicios invitan a pensar que se les empleó tanto en el mar como en tierra, así en funciones prácticas como ceremoniales, teniendo como destinatarios ora a los marineros, ora a los soldados, aunque queda fuera de toda duda que los músicos seguían prestando a bordo la misma ayuda que en la plena Edad Media en lo que a navegación se refiere.

Por ende, no debe sorprendernos que unos músicos de viento-madera, propios del fasto público urbano y con carácter más bien municipal, acabaran formando parte de la plantilla necesaria para una expedición naval. Si bien tradicionalmente eran los trompetistas los que desempeñaban las funciones de comunicación entre navegantes y los que tenían connotaciones militares, en el período investigado los ministriles, con sus chirimías y sacabuches, los habían desplazado y habían absorbido el salario de aquellos gracias a su mayor adaptabilidad. La copia de ministriles se había convertido en la formación musical más versátil y abundante, pues en el aparato festivo urbano se había demostrado capaz de interpretar repertorio religioso y profano, en interiores y en exteriores, con mejor formación cultural y técnica que los trompetistas y con connotaciones de mayor sofisticación que estos. Los generales de las flotas prefirieron emplear el presupuesto disponible en hacerse con una copia de ministriles porque estos, a la hora de hacerse oír, podían ser tan eficaces como los trompetas y además interpretar una música más refinada que tendría buena inserción en ceremonias litúrgicas (87), lúdicas y de exaltación de la autoridad. En definitiva, los ministriles podían adoptar todos los registros necesarios en cualquier contexto, y con ellos la flota llevaba consigo al Nuevo Mundo las sonoridades del mundo urbano peninsular.

---

(87) Consúltense los cultos a bordo en el Siglo de Oro en GIL MUÑOZ: *La vida religiosa...*, pp. 145-150.

## Apéndices

CUADRO COMPARATIVO DE LA MUESTRA UTILIZADA DE CONTRATOS DE MÚSICO PARA LA FLOTA DE INDIAS

<i>Fecha</i>	<i>Integrantes</i>	<i>General</i>	<i>Flota</i>	<i>Precio</i>	<i>Fiador</i>	<i>Pena</i>
8 sept. 1584	F. <sup>co</sup> de Cisneros, F. <sup>co</sup> de Chaves, F. <sup>co</sup> Gamero, Gaspar de Medina, Juan Jiménez	Antonio Osorio	Tierra Firme	170 ducados/persona (24 adelantados)	Jerónimo de Medina (ministril, padre y maestro)	20.000 mrs.
16 oct. 1600	Andrés Ramos, Gabriel de Palacios, Jerónimo del Río, Cristóbal de Chaves, Bernardo Díaz	F. <sup>co</sup> del Corral de Toledo	—	100 duc. (50 ad.)		
4 mayo 1604	Dionisio Tristán de Castro, Cristóbal de Chaves, Esteban de Medina, Alonso Gutiérrez	Juan Gutiérrez de Garibay *	Nueva España	50 duc. (la mitad, ad.) + 5 duc./mes/pers.	Andrés de Arroyo	
25 febr. 1605	Bernardo Díaz, Juan de Armijo, Juan de Castro, Jerónimo Gutiérrez	F. <sup>co</sup> de Corral y Toledo	Tierra Firme	100 duc. (50 ad.)	Agustín Millán (sacristán y padre), Bartolomé Ponce	
17 en. 1612	Lázaro Rguez., Antonio Correa, Hernando Yáñez, Juan de Ortega	Juan de la Cueva y Mendoza				
12 mayo 1614	Antonio Gutiérrez, Juan Siro, Juan de Heredia, F. <sup>co</sup> Pascual	—	Nueva España	200 duc.		
1621	F. <sup>do</sup> de Bocanegra	Juan de Benavides** Antonio de Oquendo***	Nueva España	6 duc./mes/pers.		
10 marzo 1623	Antonio de Mora, F. <sup>co</sup> de Correa, Pedro Muñoz, Juan de la Cueva y Mendoza		Tierra Firme, Armada de la Guarda	162 duc. (90 ad.)		

\* Comenzó su carrera en 1566 como soldado de familia hidalga, y la culminó como almirante y general en 1614, fecha de su fallecimiento siendo muy rico. PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: «Juan Gutiérrez de Garibay. Vida y hacienda de un general de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI», en *Revista de Indias*, vol. LXX, núm. 249, 2010, pp. 319-344.

\*\* Almirante desde 1615, don Juan de Benavides comenzó a servir en las armadas de Indias en 1621. Su carrera acabó en 1628, cuando la flota de Nueva España fue secuestrada por la escuadra holandesa en la cubana bahía de Matanzas. Apenas llegado a Sevilla, fue procesado, y seis años después, decapitado públicamente. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «El suplicio de don Juan de Benavides», en *Archivo Hispalense*, vol. XXIV, núm. 76, 1956, pp. 159-172

\*\*\*En 1611 fue nombrado capitán general de la flota de Indias; en 1623, almirante de la Guarda de la Carrera de Indias, porque la flota que había salido con el marqués de Caldereita hubo de quedarse a invernar en La Habana. El tormentoso regreso por el canal de las Bahamas, que remataría en naufragio, le valió al almirante un proceso judicial y la privación del oficio de general durante cuatro años, además de una multa de 12.000 ducados. ESTRADA, Rafael: *El almirante don Antonio de Oquendo*. Espasa-Calpe, Madrid, 1943, pp. 62-99.

### *Ejemplo de texto transcrito de un contrato original (88)*

Sepan quantos esta carta vieren como nos Andrés Ramos y Graviel de Palacios Jerónimo del Río y Christóbal de Chaves y Bernardo Díaz ministriles vecinos desta ciudad de Sevilla todos quatro juntamente de mancomún y a boz de uno y cada uno de nos por sí ynsolidum y por el todo renunciando como es espresamente renunciamos las leyes de duobus rex debendi y el auténtica presente cobdíce de fide jusoribus y el beneficio de la división y excursión y las demás leyes fueros e derechos que son y hablan en raçón de la mancomunidad como en ella se contiene otorgamos y conocemos que somos convenidos y concertados con el señor don Francisco del Corral de Toledo caballero del ábito de san Juan capitán general de la flota y armada que de presente se despacha para la provincia de Tierra Firme de las Yndias questá en tal manera que seamos obligados como nos obligamos de yr con el dicho señor por ministriles de la dicha flota el dicho viaje que ansí a de açer a la dicha provincia de Tierra Firme e de volver por tales ministriles haciendo la salva a las naos de la dicha flota e tocando las arboradas y las demás bezes que nos ordenaren y según y como es costumbre hacer e por ministriles de semejantes flotas en el puerto o puertos donde el dicho general estuviere no yremos ni tañeremos en ningunas fiestas espirituales ni temporales si no fuere con orden y espresa licencia suya y en la forma susodicha nos obligamos de haçer el dicho viaje e tornaviaje haciéndolo al dicho nuestro oficio de ministriles todo lo que fuere a nuestro cargo y por raçón y causa dello nos a de dar e pagar cient ducados los zinquenta ducados dellos en esta dicha ciudad o en la de Sanlúcar de Barrameda de oy día de la fecha desta carta en dos meses cumplidos primeros siguientes y los otros zinquenta ducados restantes desembocado que ayamos el canal de la Bahama viniendo de torna-viaje y sy no hiziéremos y cumpliéremos lo susodicho consentimos quel dicho general se pueda concertar con otros ministriles y personas que en nuestro lugar lo cumplan y por lo que más os costare de como ansí nos dáis y por las costas y gastos que se os siguieren y recrescieren por todo y cada cosa

---

(88) AHPS, PNS, of. 14, leg. 8472, libro 4.º de 1600, 16 de octubre de 1600, ff. 256r-258v.



dello consentimos que nos podáis executar con solamente esta escriptura y vuestro juramento y declaración en que diferimos la prueba que cerra de lo susodicho e se quenta sin otra prueba alguna de que le relevamos e pueda usar deste medio el dicho señor general o nos apremiar con prisión a que todavía hagamos y cumplamos el dicho viaje e tornaviaje qual más quisiere y en la forma susodicha nos obligamos a hacer el dicho viaje e tornaviaje como dicho es y el dicho general que también ansí lo cumpla so pena de cinquenta mil maravedíes para la parte que lo ubiere por firme pagada o no la pena este cumplimiento se guarde e cumpla y yo el dicho don Francisco del Corral e de Toledo que a lo que dicho es e sido y soy presente otorgo que acepto y recibo en mí esta escriptura en todo y por todo como en ella se contiene y declaro que en la forma en esta escriptura contenida e sido y soy de acuerdo y concertado con vos los susodichos y me obligo de os pagar los dichos zinquenta ducados a los plazos e según e como en est escriptura se declara y de cumplir todo lo demás que por ella es a mi cargo sin falta alguna so la dicha pena suso declarada e para la paga y cumplimiento de lo que dicho es nos ambas las dichas partes cada una por lo que le toca damos poder cumplido a las justicias ante quienes esta carta parezca en especial a las del dicho puerto de la ciudad de Cartaxena y los de qualquier parte donde fuere necesario nos quisiéremos pedir y convenir a cuyo fuero e jurisdicción nos sometemos y obligamos con nuestras personas y bienes y de cada uno de nos y renunciamos nuestros propios fueros y jurisdicción domicilio y vecindad y la ley sid conbenerit de jurisdiccione ómnium judicum y las nuestras premáticas de las sumisiones como en ella se contiene para que por todo remedio y rigor de derecho e bía executiva y en otra manera y como por sentencia pasada en cosa juzgada nos executen compelan y apremien a lo ansí pagar e cumplir como dicho es y renunciamos las leyes fueros e derechos de nuestro favor en especial la que defiende la general renunciación e a la firmeza e paga dello obligamos nuestras personas y bienes y de cada uno de nos avidos e por aver y desta escriptura consentimos se saquen dos o más traslados y el uno cumplido y pagado los demás no valgan. Fecha la carta en Sevilla de otorgamiento del dicho señor don Francisco del Corral y de los dichos Andrés de Ramos e Christóbal de Chaves y Bernardo Díaz a los quales yo el presente escribano doy fee que conozco y en mi registro firmaron sus nombres a diez y seis días del mes de octubre de mil seiscientos años siendo testigos Domingo Muñoz Nafarrola y Bartolomé de Torres escribanos de Sevilla. (Firman el general, los testigos, Andrés de Ramos, Cristóbal de Chaves y Bernardo Díaz).

E de otorgamiento del dicho Graviel de Palacios a seis días del mes de noviembre de mil seiscientos años y el dicho otorgante lo firmó de su nombre en este registro e presentó por testigos de su conocimiento que juraron en forma de derecho conocer el contenido y llamarse como se a nombrado Christóval de Chaves y Andrés Ramos ministriles de la dicha flota que ansí se nombraron testigos Domingo Muñoz Nafarrola y Bartolomé de Torres escribanos de Sevilla. Gabriel de Palacios y los escribanos (*Firma*).



## Archivos consultados

Archivo Histórico Provincial de Sevilla  
Archivo parroquial de San Lorenzo de Sevilla  
Archivo de la Catedral de Sevilla

## Bibliografía

- BEJARANO PELLICER, Clara: «Juventud y formación de los ministriles de Sevilla entre los siglos XVI y XVII», *Revista de Musicología*, 36, nº1 (2013), pp. 57-91.
- : *El mercado de la música en la Sevilla del Siglo de Oro*. Fundación Focus-Abengoa, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2013.
- CASARES RODICIO, Emilio (dir.): *Diccionario de la música española e hispanoamericana*. SGAE, Madrid, 2002, vol. 7, pp. 593-597.
- DAZA PALACIOS, Salvador: *Música y sociedad en Sanlúcar de Barrameda*. Junta de Andalucía, Sevilla, 2010.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «El suplicio de don Juan de Benavides», *Archivo Hispalense*, 24, núm. 76 (1956), pp. 159-172.
- ESTRADA, Rafael: *El almirante don Antonio de Oquendo*. Espasa-Calpe, Madrid, 1943.
- GEMBERO USTÁRROZ, María: «Migraciones de músicos entre España y América (siglos XVI-XVIII): estudio preliminar», en GEMBERO USTÁRROZ, María y ROS-FÁBREGAS, Emilio (coords. y eds.): *La música y el Atlántico. Relaciones musicales entre España y Latinoamérica*. Universidad de Granada, Granada, 2007, pp. 17-58.
- GIL MUÑOZ, Margarita: *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2004.
- MARCHANT RIVERA, Alicia: «El prohijamiento, la tutela, y la carta de aprendizaje: instrumentos para una historia de la situación del menor en Málaga durante la primera mitad del siglo XVI», en BRAVO CARO, Juan Jesús y SANZ SAMPelayo, Juan (eds.): *IX Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Población y grupos sociales en el Antiguo Régimen*, vol. II. Universidad de Málaga, Málaga, 2009, pp. 943-955.
- MERCHÁN ÁLVAREZ, Antonio: *La tutela de los menores en Castilla hasta fines del siglo XV*. Universidad, Sevilla, 1976.
- NÚÑEZ ROLDÁN, Francisco: «Fuentes y metodología para el estudio de la infancia rural: las tutelas y cuentas de menores en los siglos XVI y XVII», en NÚÑEZ ROLDÁN, Francisco (coord.): *La infancia en España y Portugal*. Sílex, Sevilla, 2011, pp. 133-148.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: *Los hombres del océano*. Diputación de Sevilla, Sevilla, 1992.
- : *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos. La organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*. Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía, Sevilla, 2010.
- REY, Pepe: «Apuntes sobre música naval y náutica», en GRIFFITHS, John y SUÁREZ-PAJARES, Javier (eds.): *Políticas y prácticas musicales en el mundo de Felipe II*. ICCMU (Instituto Complutense de Ciencias Musicales), Madrid, 2004, pp. 95-139.
- ROJO VEGA, Anastasio: «Los menores de edad en el Valladolid del siglo de Oro», *Investigaciones históricas: época moderna y contemporánea*, 15 (1995), pp. 175-194.
- RUIZ JIMÉNEZ, Juan. «Ministriles y extravagantes en la celebración religiosa», en *Políticas y prácticas musicales en el mundo de Felipe II*, John Griffiths y Javier Suárez-Pajares (eds.). ICCMU, Madrid, 2004, pp. 199-239.
- WOODFIELD, Ian: *English Musicians in the Age of Exploration*. Pendragon Press, Nueva York, 1995.



Suplemento núm. 23 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 133 de 2016

