

NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD NAUTICA Y SU GRADO
DE CUMPLIMIENTO, EN LAS NAVES DE LA CARRERA
DE INDIAS DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVI

EDUARDO TRUEBA

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

Vamos a intentar con el presente trabajo un examen de las normas jurídicas que para la seguridad de buques, tripulantes y pasajeros fueron legisladas por la Corona durante el espacio cronológico comprendido aproximadamente entre 1551/2 (edición de una de las *Ordenanzas de la Contratación*), y los primeros años del siglo XVII, época en que aparecen nuevas normas en construcción naval para lo que hoy denominaríamos Regulación de *Escantillones*².

Es grande la importancia de la legislación cuyo examen pretendemos y ello por los siguientes motivos:

a) El enorme ámbito geográfico que comprendía (una gran parte del Atlántico y la costa americana del Pacífico hasta Filipinas, etc.), y,

b) La amplia jurisdicción y competencia que también como Tribunal Máximo tuvo la Casa de la Contratación, en materia civil y criminal.

Es de señalar que entre los años 1525 a 1600 se promulgan importantes disposiciones de rango generales y no sólo de las dictadas expresamente para

1. Son sobradamente conocidas las exploraciones y viajes españoles en el Pacífico. El Prof. MORALES PADRON ha estudiado la proyección marítima hispana desde Sevilla (Magallanes/Elcano, Loaysa), Perú o Nueva España. Cfr. «Los descubrimientos de Mendaña, Fernández Quirós y Vaez de Torres y sus relaciones de viajes». Sevilla 1966. *Historia del descubrimiento y conquista de América*, cuarta edición. Págs. 510 y ss. y 576 y ss. Ver bibliografía al final.

2. Repasando la Recopilación de Leyes de Indias de 1680, se advierte cómo las disposiciones mencionadas son de los años 1607 y siguientes. (For the benefit of our English-speaking friends, I mean «scanlings».).

las Indias, consideradas como Leyes *Municipales*³, sino también en las de Castilla. Además el Consejo de Indias (creado en 1524) recibe Ordenanzas en 1571⁴.

Nos limitaremos a las normas de *seguridad náutica*, y no a las de seguridad militar. Sabido es que para prevenir o rechazar los ataques de corsarios se fueron legislandos diversas medidas sobre la navegación en *flotas* o en *conserva*⁵ así como el número de piezas de artillería, munición, arcabuces y hasta armas blancas (picas y espadas), etc., que habrían de embarcarse según las circunstancias⁶.

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

Aludiremos a las dimensiones de los buques y su arqueo⁷, así como a la construcción naval⁸.

Las disposiciones regulaban los *instrumentos náuticos* y su homologación, verificación y contraste por la Casa de la Contratación. *Cartografía*. Bastimentos y pertrechos (anclas, cables, jarcia, cabullería, bombas, respetos, etc.). *Carenas, cargamentos y estiba*, así como la inspección de todo ello.

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

3. GARCIA GALLO, Alfonso: *Metodología de la Historia del Derecho Indiano*. Pág. 67.

4. MURO OREJON, Antonio: *Ordenanzas del Real y Supremo Consejo de las Indias*. Texto Facsímil. Anuario Est. Americanos 14 (año 1957).

4. No es esencial para el objeto de nuestro estudio la fecha exacta de creación del Consejo de Indias (1523 ó 1524). Para este punto concreto véase la exposición que el Dr. Demetrio RAMOS PEREZ hace en la obra *El Consejo de las Indias en el siglo XVI* (Universidad de Valladolid, 1970), obra en la que intervienen autores como PEREZ DE TUDELASI, SANCHEZ BELLA, J.J. REAL, Juan MANZANO, etc.

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

6. HARING: *Trade and navigation between Spain and the Indies*.

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

8. Nos remitimos al trabajo en ejecución de Fernando SERRANO.

No nos ocuparemos aquí, según ya hemos anticipado, de las normas de seguridad militar, nacidas de los continuos ataques de corsarios a los buques que iba y venían de las Indias (América) tanto al aproximarse a España como en aguas americanas. La piratería fue un obstáculo más con el que hubieron de enfrentarse los marinos de aquel siglo, suponiendo un serio costo adicional para las navegaciones trasatlánticas⁹. En el año 1537 escribe el Monarca: «Yo he mandado hazer cierta armada para la guarda de las costas del Andalucía y seguridad de las naos que van y vienen a las Indias de que he mandado por Capitán General a Blasco Nuñez Vela.»¹⁰. Marinos ilustres como Pero Mendez de Avilés y Alvaro de Bazán mandaron las naves de guarda contra los corsarios.

¿A qué pueblos pertenecían estos corsarios que atacaban a los navíos españoles durante el siglo XVII? En las zonas del Estrecho de Gibraltar y desde las costas africanas actuaban los berberiscos o «moros».

En el Atlántico, en general, actuaban los franceses, ingleses y escoceses (es curioso que los escoceses son específicamente nombrados en varias Reales Cédulas del año 1561).

La práctica del corso era, en ocasiones, contraria a las paces acordadas entre los respectivos Monarcas de atacantes y atacados. Con fecha 13 de julio de 1561, el Rey se dirige a Don Alvaro de Bazán, Capitán General de la Armada de guarda comunicándole que andan muchos navíos de corsarios «ansy franceses como ingleses y escoceses procurando robar, lo cual es contra las paces que están asentadas entre nos y los príncipes de aquellos Reynos»¹¹.

9. Puede verse la *Historia de América* (págs. 604 y ss.) de MORALES PADRON.

RUMEU DE ARMAS: *Piratería y ataques piráticos contra las Islas Canarias*, Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, 1947 y 1950.

GOMEZ DEL CAMPILLO: *Piraterías francesas consentidas en el siglo XVI*.

JUAREZ, Juan: *Piratas y Corsarios en Veracruz y Campeche*. (Véase Referencia bibliográfica, al final).

10. Archivo General de Indias (en adelante A.G.I.), Indiferente General, leg. 1.962.

11. A.G.I. Indiferente General, leg. 1.966, tº 14, fol. 28. «EL REY. A don Alvaro de Bazán. Don Alvaro de Bazán nuestro Capitán General del armada que anda en guarda de las naos que van y bienen a las Yndias. NOS SOMOS YNFORMADOS QUE EN LA CARNERA DE LAS YNDIAS ANDAN MUCHOS NAVIOS DE CORSARIOS ANSY FRANCESES COMO YNGLESES Y ESCOCESES PROCURANDO Robar y rovaron lo que a aquellas partes va y viene lo cual es en deservicio de Dios Ntro. Señor y nuestro Y CONTRA LAS PACES QUE ESTAN ASENTADAS ENTRE NOS Y LOS PRINCIPES DE AQUELLOS REYNOS y porque los tales cossarios DE DERECHO DEBEN SER AORCADOS como a RRobadores y contravenidores de LOS CONCIERTOS HECHOS y PERSONAS QUE VAN CONTRA LA VOLUNTAD DE SUS REYES Y SEÑORES NATURALES vos mando que si pudieredes aber algunos de los

ESTADO ACTUAL DE LA INVESTIGACION

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

El tráfico Atlántico, en términos generales, puede verse en la obra de HARING ya citada^{11 bis}, así como en las de CHAUNU y García BAQUERO, si bien esta última se refiere al siglo XVIII.

Más especializada la obra del Profesor MORALES PADRON *El comercio Canario-Americano*.

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

Sobre correo marítimo, la Dra. Antonia HEREDIA HERRERA es autora de *La sección de correos marítimos en el Archivo de Indias*.

Sobre navíos negreros, además de lo contenido en Chaunu es importante la obra de la Dra. Enriqueta VILA VILLAR¹² y por supuesto, respecto al tráfico de esclavos el trabajo de Ph. CURTIN *Atlantic slave trade*.

La Tesis que en la Universidad de Exter ha realizado PH. D. GRENHILL, R.G.: *La marina británica e iberoamericana* (Director Dr. D.C.M. PLATT), 1969.

Son ampliamente conocidos los trabajos diversos de D. Julio GUILLEN TATO, especialmente la *Historia Marítima española* (Madrid 1961); y los

dichos corsarios Y OS CONSTARA QUE LO SON procedáis contra ellos y los castigéis conforme a Justicia Executándolo luego en la mar con todo rigor que para lo hazer MI CEDULA VOS DOY PODER CUMPLIDO con todas sus incidencias y dependencias emergencias anexidades y conexidades. En Madrid a 13 de julio de 1561 -Yo el Rey.-

11 bis. HARING: *Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*, Cambridge, Mass. 1918.

12. VILA VILLAR, Enriqueta: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla 1977. De esta misma autora hay un artículo en la Rev. Est. Americanos, sobre la materia.

Nota: El Profesor D.B. QUINN (Liverpool) ha estudiado los récords del «High Court of Admiralty», en la época.

Nota: Sobre los hombres en el Atlántico pueden verse:

VIGIL DE QUIÑONES: *Polizones en la Carrera de Indias*.

BALIO WALLS, Manuel: *Los hombres en la Carrera de Indias* (en ejecución).

BERMUDEZ PLATA, Cristóbal: *Catálogo de Pasajeros a Indias*.

Sobre Seguro Marítimo y Avería:

BASAS FERNANDEZ, Manuel: *Contribución al estudio del Seguro Marítimo en el siglo XVI*.

CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *La avería en el Comercio de Indias*.

de Charles VERLINDEN (entre ellos los referentes a cartografía), así como los trabajos del Prof. MAURO. Sobre Cosmografía, la Dra. URSULA LAMB tiene entre otras obras *Cosmographers of Sevilla*, y PUENTE y OLEA *Los trabajos cartográficos de la Casa de la Contratación*.

Por no cansar al lector me remito al índice bibliográfico que encontrará en otro lugar del presente trabajo. Pero no sin antes mencionar una obra fundamental: *El Norte de la Contratación*, de VEITIA LINAJE (1670) del que afortunadamente disponemos una magnífica y cuidada edición del Ministerio de Hacienda de España.

En el lugar oportuno mencionaremos los trabajos del Dr. HAIR, David WATERS, PULIDO RUBIO y otros diversos autores de diferentes nacionalidades.

Nos ha sido sumamente útil la *Bibliografía de Historia Marítima*, de PEREZ EMBID y MORALES PADRON, así como la obra de Antonia HERRERA *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias* (obra valiosa para trabajos relacionados con muchas materias).

El Profesor D. Antonio MURO es autor de *Los Libros usados por el Consejo y Secretaría en materia de Comercio y Navegación*. Y del mismo autor: *Libros Reales de Gobierno y gracia*. (Anuario Estudios Americanos).

FUENTES DOCUMENTALES UTILIZADAS

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

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

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS HISTORICOS

Hasta llegar a los modernos Convenios Internacionales del siglo XX para la protección de la vida humana en la mar ha habido un largo camino que recorrer.

Ya desde la antigüedad hubo disposiciones que velaban por la seguridad náutica de los buques¹³.

Durante la Edad Media, desde 1093, una serie de curiosos documentos venecianos sobre contratos de préstamo muestran que los patrones de los navíos alquilaban, en el momento de partir, un ancla de hierro a un precio muy elevado y la devolvían al regresar. El último de estos contratos data de 1161. En este momento, todo navío debía de poseer su ancla¹⁴.

Señala LE GOFF (pag. 186, ob. cit.) que la legislación comercial va acompañando a los progresos de la navegación (tales como el timón de codaste, etc.). Sobre el importante papel que la Hansa y el «Kogge» hanseático desempeñan en los mares del Norte, puede consultarse la obra de DOLLINGER *La Hansa*.

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

En lo que se refiere a la legislación marítima española del siglo XVI tocante al asunto que nos ocupa, existen claros precedentes nacionales. Sabida es la gran expansión marítima de la Corona de Aragón durante la baja Edad Media, con una completa regulación mercantil¹⁵ que da lugar al *Consolat de la Mer* (Edic. de 1494). En cambio en *Las Partidas* se contienen escasas normas de este tipo (que citaremos en su lugar)¹⁶.

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

13. Véase ARIAS RAMOS: *El transporte marítimo en el Derecho Romano*. Alude, entre otras disposiciones, a las Leyes Rodias, etc.

14. Jacques LE GOFF: *La baja Edad Media*, Ed. Historia Universal, siglo XXI, vol. 11, págs. 33 y 34.

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

16. Para PARDESSUS (*Collections des lois maritimes*) no ofrece duda que «Olerón on servi de guide a Las Partidas pour les dispositions maritimes». E incluso afirma que «toutes les législations des villes maritimes de la Méditerranée se sont conformées aux principes des Roles d'Olerón». (tº I, p. 21, ob. cit.). En otro lugar elogia al CONSOLAT como inspirador de la legislación marítima posterior.

Así por ejemplo, en un pleito bastante agrio que en el año 1544 sostiene el Prior y Cónsules de la Universidad de mercaderes de Sevilla con los Oficiales y Jueces de la Casa de la Contratación sobre el uso de su jurisdicción, se contiene un traslado de la Provisión original del Consulado de Sevilla (fecha dicha Provisión original en Valladolid a 7 de septiembre de 1543). Y en la Exposición de motivos se menciona clara y repetidamente el Consulado de Burgos¹⁷. Y en el curso de dicho proceso, comparece en Bilbao y también en Burgos (julio de 1544) Juan Pérez de Arriola, en nombre del Prior y Cónsules de Sevilla, para obtener declaraciones fehacientes acerca del modo de actuar aquellos Consulados.

Ya en el siglo XIV los mercaderes de Burgos frecuentaban los puertos de Flandes, del Brabante y de la Zelanda, e igualmente se mantenían amplias relaciones marítimas entre Bilbao y otros puertos del Cantábrico con Nantes y La Rochele^{17 bis}.

Ha sido expuesto por diversos autores cómo el extraordinario desarrollo de la producción lanera castellana bajo el control de la mesta, puso a Castilla en contacto con el extranjero, en particular con Flandes, el más importante mercado para sus lanas. Como expone J.H. ELLIOT (en una obra prodigio de claridad expositiva y capacidad de síntesis), este comercio provocó una actividad comercial a lo largo del litoral cantábrico y promovió una notable expansión de la flota cantábrica¹⁸.

La rivalidad marítima y mercantil originó eternas disputas e inacabables pleitos que el Consulado de Burgos sostuvo con Bilbao, antes y después de que a la villa vizcaína se le concediese por los Reyes jurisdicción consular. En 1499 ya se hizo una Concordia y al año siguiente se hizo una *Capitulación* nueva en una de cuyas cláusulas se recogía que la Universidad de Burgos tome y comprenda consigo las cuatro villas de la costa, que son: Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera¹⁹. Se establecía

17. A.G.I. Sección de Justicia, leg. 829, n.º 7. Respecto al Consulado de Burgos, véase la obra del Dr. Eloy GARCÍA DE QUEVEDO, Burgos, 1905 (de este título). Para el Consulado de Bilbao, la bibliografía que incluyo en el Índice bibliográfico.

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

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

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

que el noble Condado de Vizcaya e Guipúzcoa y las Encartaciones, sean juntas en una cofradía²⁰.

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

Con fecha 14 de julio de 1536, el Rey informa sobre esta pretensión de Burgos a los Oficiales de Sevilla y les dice:

«Lo cual visto por los del nuestro Consejo de las Yndias... VOS MANDO... enbiareys relación de lo que se ha hecho y acostumbrado hacer cerca de lo suso dicho... Y DE LO QUE HASTA AQUI SE HA COBRADO... y proveeremos lo que convenga y sea justicia.»²¹.

No obstante esta pretensión expuesta por Burgos de no contribuir a la Armada de guarda de las Indias, en 16 de junio de 1543 se dirige el Príncipe al Prior y Cónsules de Burgos acerca de una Capitulación por la que aquellas Universidades contribuye con varias naves para dicha Armada^{21 bis}.

También Bilbao contribuyó a la Armada de guarda de las naos que iban y venían de las Indias. En el año 1537, encontramos un *Asiento y Ca-*

20. Sobre el Consulado de Bilbao, ya hemos indicado consultar el índice al final; pero para mayor comodidad del lector dejamos indicados aquí:

F. DE ZABALA Y ALLENDE: *El Consulado y las Ordenanzas de Bilbao*, Bilbao, 1907.

T. GUIARD y LARRAURI: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao*, Bilbao, 1913/14.

G. ARTIÑANO y de GALDACANO: *Documentos relativos a Vizcaya y al Consulado de Bilbao*, Bilbao, 1919.

M. TORRES LOPEZ: *El proceso de formación en las Ordenanzas de Bilbao*, Bilbao, 1931.

G. PETIT: *Ordenanzas de Bilbao*, inédito.

21. A.G.I. Sección Indiferente General, leg. 1.962, rº 4.

21 bis. A.G.I. Sección Indiferente General, Leg. 423, rº 20, fol. 643.

pitulación por la que Ortiz de Orozco y Arana, vecinos de la Villa de Bilbao, ofrecen ir en el armada «para la guarda de la costa de andalucía y seguridad de las naos que van y vienen a Indias»²². Se estipulan «cuatro Pataches que sean buenos y suficientes para servir en la armada, de porte de cuarenta o cincuenta Toneladas. Una Pinaza que bogue doce remos, con sus dos velas para descubrir los enemigos» (ésto tiene lugar en marzo de 1537). (Archivo G. de Indias, Sección Indiferente General, Leg. 422, rº 17).

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

ANTECEDENTES PROXIMOS A LAS ORDENANZAS DE 1552

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

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

Incluimos a continuación un Cuadro Cronológico Resumido, acerca de los antecedentes legislativos a las Ordenanzas de 1551/52:

1.- Noviembre de 1532: Comisión a Pero Ortiz de Matienzo sobre la carga de los navíos^{22 bis}.

2.- 31 de enero de 1533 (de la Reyna al Corregidor de Vizcaya). Sobre la horden que se ha de tener en la carga de los navios que fueren a las Yndias²³.

3.- 12 de septiembre de 1533. Información tomada en Sevilla y Sanlúcar por Pero Ortiz de Matienzo, por mandato de su Magestad²⁴.

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

22 bis. A.G.I. Sección Indiferente General, leg. 422, rº 16.

23. A.G.I. Sección Indiferente General, leg. 422, rº 15, fol. 214.

24. A.G.I. Sección de Justicia, leg. 1.159, nº 6 de Justicia.

4.- 13 de septiembre de 1533. Al asistente y Oficiales de Sevilla sobre las Ordenanzas. «...mandaros una información e pareceres que por nuestro mandado se tomaron de los mercaderes y tratantes en esa ciudad y en la Villa de Bilbao.»²⁵.

Advertencia: En las páginas siguientes, desarrollamos el presente Esquema de Cuadro Cronológico.

Exposición cronológica de los antecedentes legislativos próximos a las Ordenanzas de la Casa de la Contratación de 1551/52:

1.- En el Archivo General de Indias, Sección de Indiferente General, Legajo 422, tomo 16, folio 30, hay una carta²⁶ de la Reyna (fecha a veinte de noviembre de 1532) dirigida por Pero Ortiz de Matienzo para comisionarle haga una información sobre la carga de los navíos y otros puntos relacionados con la carrera de las Indias:

«A vos Pero Ortíz de Matienzo Salud e gracia. Sepades que Nos somos informados que después que de la Ciudad de Sevilla van registrados los navíos a las nuestras Indias, en el Puerto de Sanlúcar de Barrameda donde van para seguir viaje, dicen que los maestros de los tales navíos les echan doblada carga... los tales navíos van en mucho peligro como se ha visto por experiencia, e que además (expone la Reyna que los Maestres cobran a los pasajeros fletes extras, etc.)... e queriendo proveer el remedio de esto, visto y platicado por los del nuestro Consejo de las Indias... Vos mandamos que luego que ésta nuestra Carta²⁷ vos fuere mostrada vayais a la Ciudad de Sevilla e Villa de Sanlúcar de Barrameda e otras partes e lugares donde viereis que combiene y es necesario, e por todas las vías e maneras que pudierdes ayais informacion e sepais como e de que manera los maestros de los navíos después que han cargado su navío o caravela en el Río de Sevilla, llegado al puerto de Sanlúcar lo pueden tornar a cargar más de lo que puede... Remitais la informacion ante los del Nuestro Consejo de las Indias para que por ellos vista se provea lo que a nuestro servicio combenga. E mandamos a qualesquier personas de quienes entendiéredes ser ynformado e saber la verdad cerca de lo suso dicho que

25. A.G.I. Sección Indiferente General, leg. 1.961, tº 3.

26 y 27. Aunque los historiadores del Derecho conocen perfectamente el correcto significado de los términos Carta o Real Carta así como el valor jurídico de los mismos, puede verse el trabajo de la Dra. Antonia HEREDIA HERRERA *La Carta como tipo diplomático Indiano*, Anuario Estudios Americanos, XXXIV, 1977.

vengan ante vos o vuestros llamamientos y emplazamientos e digas sus dichos e deposiciones en los plazos y so las penas que vos de nuestra parte les pusieredes o mandaredes poner, las cuales nos por la presente les ponemos e abemos por puestas... por ésta Nuestra carta vos damos poder amplio./ dada en la Villa de Madrid a veinte días de Noviembre de 1532.- Yo la Reyna.»

2.- Con fecha 31 de enero de 1533 la Reyna se dirige al Corregidor e juez de residencia del «noble e leal condado e señorío de Vizcaya», sobre la horden que se ha de tener en el carga de los nabios que fueren a las yndias. Dice:

«Por quanto soy informada que las naos que van a las nuestras Yndias, yslas e tierra firme del mar oceano, por ir más cargadas de lo que debían yr y no tan bien acondicionadas como convenía que fuesen a aquel largo camino que hay de nuestros puertos a los de las dichas nuestras Yndias, acaecía que las tales naos pasaban... a los tales viajes en grandes peligros y queriendo proveer en el remedio para dar la orden que combynese MANDE A LOS OFICIALES de la Casa de la Contratación de las Yndias que hiziesen juntar los mercaderes e algunos maes

ALGUNOS ASPECTOS DE SEGURIDAD NAUTICA REGULADOS

Mencionaremos, a modo de muestra, los siguientes:

- A) Estanqueidad y condiciones del buque; Carenas.
- B) Inspección de buques (Vistadores de buques y Visitas).
- C) Cargamentos.
- D).Instrumentos, Cartas y Derroteros. Personal titulado: Maestres y Pilotos.

A) ESTANQUEIDAD Y CONDICIONES DEL BUQUE; CARENAS

En las *Partidas (Partida Quinta, Título IX)*, se señala (Ley I) como una de las obligaciones de los maestros de las naves «...catar ante que los navios entren sobre mar, si son calafeteados e bien adobados... e bien guarnidos con todos los aparejamientos que les son menester... e de áncoras». ²⁹.

29. Utilizamos la Edición *Códigos antiguos de España*, Madrid. La obra de GIL AYUSO *Noticia bibliográfica de textos y disposiciones legales de los Reinos de Castilla impresos en los siglos XVI y XVII*, Madrid 1935, recoge las ediciones.

En el *Consulat de la Mer* se trata de los daños a la mercancía por defectos de carenage (Caps. XX y XXI)³⁰.

En cuanto a la normativa sobre estanqueidad y condiciones del buque en el periodo que estudiamos, incluimos a continuación una copia de las disposiciones que al efecto se contienen en la *Recopilación de Indias* de 1681, copia que —debemos advertir— transcribimos a efectos meramente orientativos, toda vez que procuramos acudir siempre a las fuentes documentales del Archivo General de Indias³¹.

LIBRO IX - TITULO XXX. «El Emperador D. Carlos y la Princesa G. en Valladolid a 9 de Setiembre de 1554 D. Felipe Segundo en Madrid a 29 de Marco y a 16 de Junio de 1576. Ley xvij. Que no se dé visita á Navio viejo, ni que haya hecho viagez á Poniente ó Levante mas de dos años, ni al que no está para bolver. Porque en la Navegación de las Indias, por ser larga, trabajosa, y sujeta á muchos peligros, hay necesidad de los mejores, y mas fuertes navios que navegan por el mar, y algunos dueños, que los fabrican en éstos Reynos, antes de llevarlos á vender á Sevilla, navegan a Levante y otras partes, y quando entienden que estan trabajados, y sin provecho, los venden y acomodan para la Carrera de Indias, donde por la mayor parte dán con ellos al trabés, etc., mandamos, que no se dé visita á Navio viejo, ni cascado, ni que haya navegado á Levante, ó Poniente de dos años arriba, los quales se cuentan desde el día que se huviere votado al agua, hasta que su dueño vaya a pedir visita, y conste por testimonio autentico del día en que se votó, etc. Y ordenamos que

«El Emperador D. Carlos y el Príncipe G. Ord. 217 de la Casa. y en las de Madrid á 13 de Febrero de 1552, en Palencia á 28 de Setiembre de 1535. Ley xvij. Que las naos de la Carrera sean estancas, y no cojan agua, y no buelvan á hazer viage, sin dar carena, que descubra a la quilla. Todas las Naos del porte, y calidad que está dispuesto, no haviendo hecho viage á Indias puedan cargar para ellas, como están estancas, y no cojan agua, y si huvieren hecho viage para Indias, no se puedan cargar sin darles primero carena, que descubra la quilla.

30. PARDESSUS, *ob. cit.* (Collection des lois maritimes).

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

Desde luego se observa la insistencia del legislador en que las naos «esten estancas»³² «y no cojan agua», exigiéndose que las naves «si hubieren hecho viaje para Indias no se puedan cargar sin darles primero carena, que descubra la quilla» (Recopilación de Indias de 1680-Ley xviii-28 de septiembre de 1535 y febrero de 1552) y prohibiendo que vayan navíos viejos (considerando tales los que hubieren navegado a Levante o Poniente de dos años arriba, contados desde el día de su botadura).

La exigencia de dar carena era debida a la doble necesidad de reconocer la obra viva del casco, así como limpiar fondos (*bottom scrubbing*) y calafatear (*caulking*). Son reiterativas las disposiciones en torno a esta cuestión, en la que no podemos extendernos demasiado por falta de espacio. En la práctica resultaba a veces difícil efectuar el carenaje por falta de lugares o dispositivos idóneos para hacerlo. En ocasiones la propia administración así lo reconoce. Desde Madrid, con fecha 14 de agosto de 1935 la Reyna se dirige a los Oficiales de la Casa de la Contratación en Sevilla ordenándoles que «aunque por las Ordenanzas se manda que todos los navíos que no fueren nuevos sean barados en tierra e puestos sobre picaderos de manera que descubran toda la quilla para que se viese toda la falta que en ellos hubiese, se suspenda lo acordado hasta tanto haya bastimentos y aparejos para ello». (Archivo General de Indias, Indiferente General, Tomo 3)³³.

Es ciertamente lógica la precisión legal de considerar que los buques en aguas cálidas o tropicales envejecen antes que los de aguas nórdicas (refiriéndose especialmente como es natural a cascos de madera). Sabida es que la rapidez con que «la broma» (*Teredo Navalis*) carcomía los cascos. Además, las incrustaciones en aguas tropicales eran sin duda otro de los determinantes para efectuar frecuentes carenados (*bottom scrubbing*). HARING habla del emplomado (pag. 277, *ob. cit.*)³⁴.

Para combatir este serio peligro que para la seguridad de los cascos representaba la «broma», hubo notables esfuerzos por parte de la Corona. Así por ejemplo, en el año 1556 un interesante expediente que contiene «infor-

32. Estacan = watertight (again for English-speaking friends).

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

Nota: Citaremos igualmente otras proposiciones e inventos para carenar.

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

maciones y autos que por cédula de su Magestad de han hecho sobre la experiencia de «la brom». Lo esencial del asunto era lo siguiente:

Los Oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, con parecer del Prior y Cónsules de esta Universidad tomaron el acuerdo de enviar en diversas naos veinticuatro tablas para hacer dicha experiencia a los puertos de Santo Domingo, nombre de Dios y San Juan de Ulúa: doce tablas «untadas con cierto adobo y betún» que hicieron unos ciertos fray Vicente Paletino y nadalín Olivo y «consortes venecianos». Marcadas con su marca. Y las otras doce tablas, «que dieron los careneros de éste Río con el beneficio de quemallas y adoballas, como suelen hacer cuando dan carena a las naos». ³⁵.

Naturalmente, no siempre se lograba la deseable estanqueidad, tan necesaria en la práctica marinera como exigida por las disposiciones legales. Así vemos como en fecha 15 de septiembre de 1561 el Rey, en respuesta a los Oficiales de Sevilla, refiriéndose a dos naos que naufragaron, (una que iba para Nueva España y otra para Honduras) afirma que «muy gran causa de ésta pérdida es ser los navíos viejos, lo cual se había de mirar mucho al tiempo que se visitasen y se había de proveer que no se cargasen como no fuesen estancos y bien acondicionados». Y concluye el Monarca: «De aquí adelante estareis advertidos desto para proveerlo como convenga.» (Madrid a 15 de Setiembre de 1561. Yo el Rey. etc.). (Archivo G. de Indias, Sección Indiferente General, Legajo 1966, tomo 14, folio 72).

La práctica del carenado resultaba a veces (como ya dejamos indicado) difícil de realizar. Había diversas opiniones tanto en lo referente al lugar idóneo como sobre los medios adecuados para hacerlos. Con fecha 15 de octubre de 1562 el Rey se dirige a la ciudad de Sevilla, (al Asistente de ella) porque a causa de haberse quemado en el Río ciertos navíos «tratáis de que no se den las carenas donde hasta aquí se había hecho (se han dado)». De lo cual se sigue mucho daño, —prosigue el Monarca—, porque habiendo de ir los navíos al Brazo del Borrego que está a cuatro leguas de esa Ciudad y volver a ella para cargar no podían ir ni volver sino con aguas vivas de la Luna. Os mando (a la ciudad de Sevilla y Asistente de ella) que no hagais novedad en lo tocante a darse las dichas carenas». Fecha 15 de octubre de 1562³⁶.

35. Incluyo en el Apéndice Documental copia completa de este documento (58 folios).

36. A.G.I. Sección Indiferente General, leg. 1.966, tº 14, fol. 267.

Nota: HARING (*ob. cit.*), dice: «It seems that vessels when careened were not always drawn up on shore, but often by a manipulation of ballast turned over in the water far enough to uncover the keel itself. It was a delicate operation, in which the careneros of Sevilla were reputed very skilfull.» (Nota 3, al pie de la pag. 272, de *Trade and Navigation...*).

Pues bien, la ciudad elevó una petición al Consejo de Indias quejándose de que el Rey hubiese mandado que no se hiciese novedad en el dar carena a los navíos en el Puerto de la Ciudad. En esta petición al Consejo, la ciudad expone causas por las que es conveniente dar carenas en el Brazo del Borrego, y no en la ciudad. Manifiesta el Rey a los Oficiales de Sevilla que por ser el negocio de la calidad que es, «quiero tener más entera noticia del pro y contra que en éste negocio hay. Vos mando que sin hacer en ello demostración alguna, ayais información, y sepais que daños e inconvenientes se podrían seguir a los navíos en darse la dicha carena en el Brazo que llaman del Borrego, e si sería mejor darse donde hasta aquí se ha dado. Y si de darse donde hasta aquí, se seguirían los inconvenientes que la dicha Ciudad apunta en su petición». (A.G. Indias, Indiferente, Leg. 1966, tomo 14, folio 294).

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

Esteban Gómez, Piloto de su Mag. ofrece que puede hacer un artificio cerca de dicha Ciudad (Sevilla) para que allí se puedan calafatear, varar, ensebar y dar carena a los navíos, «con menos costa y más provecho de sus dueños y Maestres». (Archivo G. de Indias, Sección Indiferente General, Legajo 1961, tomo 3, año 1535).

Pablo Matía, Maestre, recuerda al Rey que él «fue el primero en haber hallado el arte de dar carena a los navíos sin que en ello se haya de hacer costa de pipas y toneles como hasta aquí se hacía... etc. con solo el aparejo que tuviere cualquier navío grande o pequeño, con lo cual se excusan grandes gastos que hasta aquí se hacían...».

Suplica el tal dicho Pablo Matía que puesto que de esta invención se seguía tan notable beneficio y provecho a todos los navegantes y señores de navíos y otras personas, se le diese licencia para que él y no otra persona alguna pudiese usar dicha invención so grandes penas... etc.

Responde el Rey que «constando que la dicha invención e industria es en beneficio y utilidad de los suso dichos.. doy licencia y facultad a vos el dicho Pablo Matía o a quien vuestro poder hubiere, para que por termino de diez años desde el día de la dara de ésta mi Cédula en adelante, podais usar y useis dicha ynvencion y arte de dar carena a los navíos, vos y no otra

persona, así en éstos nuestros Reynos como en nuestras Yndias... y mando que durante el dicho término de los diez años otra alguna persona sea osada de usar de la dicha invención y arte de dar carena, so pena cada vez que lo hiciere en veinte mil maravedises de pena, aplicados en ésta manera. La mitad para nuestra Camara y fisco y la otra mitad para vos el dicho Pablo Matía». Impone el Monarca la condición al inventor de llevar un precio fijado por cada cien toneladas de los navíos a que diere la carena. Y también la condición de que si algún maestre o dueño de navío quisieren dar ellos la carena, lo puedan hacer pagando un tanto fijo. (Archivo General de Indias, Sección Indiferente General, Legajo 425, tomo 24, folio 145, fecha, Madrid 17 de junio de 1563).

Ya unos meses antes (14 de febrero de 1553) el Rey se había dirigido a los Oficiales de Sevilla pidiéndoles relación sobre «si conviene usar cierta invención» para dar carena, de la que es autor Pablo Matía. (A. G. Indias, Indiferente General, Legajo 1966, Tomo 14, folio 326). Dicho Pablo Matía expone que él fué el primero que dió Yndustria para que se diese carena a los navíos dentro de los puertos, sin sacarlos a tierra, y sin ponerlos en ningún riesgo ni peligro; y que había suplicado se le diese licencia y facultad para que él, y ninguna otra persona, pudiese dar carenas (lo cual no se le había concedido). Y que ahora él tenía inventado de nuevo otro artificio de mucho menos costo y más provecho para dar carenas, con el cual, cada maestre y oficial de cualquier navío, con saberlo, podrá reparar y adobar su navío en cualquier puerto, sin poner barcos, ni pipas, ni toneles, mas con solo las xarcias y aparejos del mismo navío. Y pide se le de privilegio para que durante el resto de su vida ninguna otra persona lo puede hacer, sino él solo.

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

B) INSPECCIÓN NÁUTICA DE BUQUES; VISITADORES Y VISITAS

Nos dice VEITIA LINAJE, que la primera noticia que él halla en los oficios de los visitadores, es en una Cédula dada en Zaragoza a 14 de diciembre de 1518, (refrendada del Secretario Francisco de los Cobos), de la

cual se infiere que antes de su data los había... (*Norte de La Contratación*, Libro I, Capítulo XXIV, Ed. citada del Ministerio de Hacienda Español). Y ciertamente encontramos en el Archivo de Indias numerosos documentos que acreditan la actividad de estos funcionarios ya desde los primeros años.

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

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

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

El 14 de septiembre de 1523 se visita la Nao nombrada Santiago, surta en el Puerto de Sevilla. «Los mástiles entenas y jarcia della son buenos; tiene cuatro anclas; tiene un cable bueno y dos cables viejos (se le ordena que haga otros dos cables nuevos). Tiene dos guindarizas; tiene algunas velas en regular estado, y se le ordena que haga nuevas la maestra, bonete mayor, y la maestra del trinquete. Tiene su bomba guarnecida y su batel con dos equipazones de remos.»³⁷.

Como muestra de la seriedad con que los visitadores de naos o (como diríamos hoy), Inspectores de Buques ejercían su cometido, veremos que en una tercera visita de un Patache que va de Aviso a La Habana y de allí a Nueva España, el pequeño buque llevaba lo siguiente:

Velas, árboles, entenas, jarcia en buen uso. Batel con equipazones de remos. Reconocida forma del timón. Bombas (*Pumps*). Llevaba dos quintales de jarcia menuda. Tres cables nuevos. Dos anclotes y un rezón (*grapnel*). Hilo de velas, agujas. Ocho remos grandes para el patache y seis remos para la barca.

Tripulantes: Maestre, marinero diestro; Piloto, con sus instrumentos de mar, que se visitaron, y Carta de Examen; Contramaestre; Cinco marineros; Dos grumentes; Despensero; Un paje.

Pues bien: El Visitador ordena al Maestre que lleve un barril estanco a

37. A.G.I., Sección Contratación, leg. 4.840.

popa con doscientas brazas (*some 200 fathoms*) de sondaresa para que si alguna persona cayere a la mar pueda ser socorrida³⁸.

Se insiste que para proveer el cargo de visitador se busquen «personas de confianza y que tengan experiencia de las cosas de la mar», según el Rey comunica a los Oficiales de Sevilla el 10 de enero de 1540 (Arch. G. de Indias, Sección Indiferente General, Legajo 1963, Tomo 7, Folio 33). Y que «se ponga persona calificada, de confianza e autoridad y práctica en las cosas de mar», y que «sea onbre onrado y de fidelidad».³⁹

Respecto a la paga de estos funcionarios, aunque a veces se consulta al Rey sobre la conveniencia de aumentar el salario a los visitadores de naos, lo cierto es que la endémica penuria económica del Estado hace que en ocasiones tarden largo tiempo en percibir su salario y «ayuda de costa».⁴⁰

Sistema para las visitas

Es conocido que los navíos para la carrera de las Indias tenían que someterse a tres visitas o inspecciones:

1.- La primera para reconocerse el buque antes de autorizarse para cargarlo.

38. A.G.I., Sección de Contratación.

Nota: Como es sobradamente sabido, la misión de los buques de aviso o AVISOS era llevar los despachos más urgentes del Rey a las Autoridades de las Indias. Eran buques rápidos y de poco tonelaje y gran maniobrabilidad para escapar de sus enemigos. En las detalladas instrucciones que para cada viaje se entregaban a sus Capitanes, se les recordaba que se defendieran en alguna lucha «si os apretare, aunque pudiendoos librar de ella o de algún navío, lo habéis de hacer, aunque sea inferior al vuestro. PUES A LO QUE VAIS NO ES A PELEAR SINO A PONER EN SALVO Y CON SEGURIDAD LOS PLIEGOS QUE SE OS HAN ENTREGADO DE S.M....» (Instrucción al Capitán Vicente González, y Hernán Martín, Piloto en Sanlúcar de Barrameda a 23 de mayo de 1594) (A.G.I., Sección Contratación, leg. 5.779).

Entre las Instrucciones, se especificaba que «si acaso os apretare tanto algún navío que sea fuerza el venir a sus manos, echareis a la mar los pliegos de su Mgd que se os han entregado, con algún peso de piedra o hierro, que los lleve al fondo brevemente y desde luego ireis prevenidos para esto». (Instrucción al Capitán Vicente González en el viaje que se le ordena haga a San Cristóbal de La Nabana por Orden del Rey n. Sr.) (A.G.I., Sección Contratación, leg. 5.779).

39. A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 737-85.

40. Con fecha 10 de mayo de 1554 y desde Valladolid, el Príncipe Felipe se dirige a los «Oficiales del Emperador... en la Casa de la Contratación de Sevilla» comunicándoles que el Capitán Pidrola, VISITADOR de las naos que van y bienen de las Yndias, me ha hecho relación... que LE ESTA POR PAGAR DICHO SALARIO Y AYUDA DE COSTA DESDE PRIMERO DE MAYO DEL AÑO PASADO DE 553 HASTA AGORA, como constaba y parecía por Una fe de vos el Contador de que hizo presentación, SUPLICANDOME LE HIZIESE MERCED DE MANDAR QUE SE LE PAGASE LUEGO EL DICHO SALARIO e AYUDA DE COSTA...», etc. A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.965, tº 12, fol. 136.

- 2.- La segunda, una vez cargado, en el río de Sevilla, y,
- 3.- La tercera y última, en el Puerto de Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir.

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

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

- 1.- A los visitadores. Que al visitar los navíos en Salúcar, lo hagan teniendo en su poder la primera visitación que hubieran hecho de los tales navíos en el río de Sevilla. (Fecha en Madrid, a 16 de febrero de 1533).

- 2.- Carta acordada sobre las cosas que se prestan a los dueños de los navíos que van a las Yndias. (Archivo G. de Indias, Indiferente General, Legajo 1961, tomo 3, folio 21).

«Don Carlos... por quanto somos informados que muchos de los navíos que van a las nuestras Yndias, los maestros los llevan desaparejados e faltos de las cosas necesarias, fuera de la orden que por nos está dada e que al tiempo que se visitan la primera vez en el Rio de Sevilla, los tales maestros toman marineros prestados y cables y anclas e otros aparejos, e quando se acaba de hacer la dicha visita, al tiempo que están para hacerse a la vela dexan la mayor parte de ello... fue acordado que debíamos mandar dar ésta nuestra carta... Ninguna persona de cualquier estado o condición que sea no sean osados de prestar ni presten cables, anclas ni otros aparejos algunos so pena que las personas que las prestaren las ayan perdido e pierdan, y los marineros que apreciaren en las visitas sin ser para todo el viaje sean condenados en penas de cada cien azotes, y los maestros de los dichos navíos sean inhabilitados de los dichos oficios de maestros e más de ello, no puedan pasar ni pasen a nuestras Yndias, Islas, etc... guarden y cumplan lo en ésta carta contenido⁴¹ y porque venga a noticia de todos mandamos sea pregonada en las gradas de la dicha ciudad de Sevilla por pregonero. Dada en la Villa de Madrid a 16 de febrero de 1533. Yo la Reyna».

41. Acerca de los términos «Xarta» y «Real Carta», puede verse lo dicho en la nota 26.

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

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

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

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

«A mí se ha hecho relación que una de las causas por donde se pierden muchos navíos de las Indias es por el mal orden que en el visitarlos tiene en el Puerto de Sanlúcar la persona que por nos está proveida para ello, el cual dicen que no hace su oficio como conviene y es obligado. Y porque quiero ser informado de los que en ello pasa VOS MANDO que hayais información y sepais si el dicho visitador usa y ejerce su oficio como debe y es obligado y si cumple lo que le está mandado por las Ordenanzas de esa Casa, o si va contra ellas... y la dicha información habida y la verdad sabida, juntamente con vuestro parecer, la enviad ante nos al Consejo de las Indias de su Magestad... Yo el Príncipe». (Archivo G. de Indias, Indiferente General, Legajo 1964, Tomo 10, folio 414 vº).

Y desde Castellón de Ampurias, con fecha 28 de octubre del mismo año 1548, el Príncipe recuerda a los Oficiales (inserta la Cédula anterior) que «porque hasta ahora no he sido informado... y he sabido que de nuevo el dicho Visitador no hace en su oficio lo que debe y es obligado y deja ir las naos más cargadas de lo que deben ir, y que además de eso, cuando está en Sanlúcar come con los Maestres de los navíos y anda en banquetes con ellos y posa en sus posadas, lo cual es causa para dejarles llevar todo lo que quieren en sus naos, por donde muchas veces se vienen a perder... VOS MANDO que conforme a la dicha Cédula incorporada hagais la información... Yo el Príncipe». Refrendada. (Archivo. G. de Indias, Indiferente General, Legajo 1964, Tomo II, folio 107).

La aplicación del Derecho

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

Intentaremos a continuación precisar de manera resumida (y basándonos siempre en Documentos), los distintos Tribunales y Organismos; apelaciones; Sentencias y su ejecución. Jurisdicciones Mercantil, Civil y Criminal (e incluso alguna transitoria Jurisdicción Penal extraordinaria contra corsarios). Sin que falte el mencionar los Conflictos de Jurisdicción que fueron cosa frecuente, (y no sólo en la aplicación del Derecho Marítimo, sino entre otras Jurisdicciones tales como la Eclesiástica, el Santo Oficio de la Inquisición y las Justicias Reales). Conflictos que dieron lugar en ocasiones a pleitos e incidentes un tanto cómicos.

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

CAUSAS CIVILES
(Jurisdicción Civil)

En primera instancia. Conocen los Jueces y Oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. «Primeramente declaramos, ordenamos y mandamos *en lo que toca a causas civiles*, que los negocios que fueren o sucedieren cerca de la guarda de la Ordenanzas y Provisiones que por nos estan dadas para la CONTRATACION, TRATO Y NAVEGACION de las nuestras Indias, conozcanlos Jueces y Oficiales de la Casa de la Contratación de SEVILLA, sin que la nuestra Justicia Ordinaria de dicha Ciudad se entrometa en ello ni en cosa ni en parte dello, tanto en lo que toca a nuestra Hacienda como en toda la otra contratación EN PRIMERA INSTANCIA NI POR APELACION...». Fecha 10 de agosto de 1539, De Madrid. (A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.962, tº 6), «Declaración sobre la Jurisdicción de La Casa de Sevilla».

En apelación

- a) Causas de más de cuarenta mil maravedises. Las Apelaciones que de los dichos Oficiales de La Casa se interpusieren, vengan AL NUESTRO CONSEJO DE LAS INDIAS. «Las APELACIONES que de los dichos nuestros Oficiales se interpusieren VENGAN AL NUESTRO CONSEJO de las INDIAS, pero porque las partes sean excusadas de costa y que por pequeñas cantidades no sean sacadas de la dicha Ciudad, QUEREMOS Y MANDAMOS que las causas de cuarenta mil maravedises y desde abaxo, vaya la APELACION a los Jueces de los GRADOS por Nos puestos y nombrados en la dicha Ciudad.» (A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.962, tº 6). «Declaración sobre la Jurisdicción de La Casa de Sevilla.»
- b) Causas de menos de cuarenta mil maravedises. Vaya la Apelación a los Jueces de los Grados («puestos por nos en la dicha Ciudad»).

CAUSAS CRIMINALES
(Jurisdicción Criminal)

De delitos, hurtos u otros excesos cometidos en el viaje de ida o venida a las nuestras Yndias desde que entraren en el agua los que a ellas fueren o vinieren, HASTA QUE SE SALGAN DE LOS NAVIOS. Conocen los dichos Oficiales y puedan castigar los delitos que en ellas (Causas) hubiere, SIN QUE OTRO JUEZ ALGUNO SE ENTREMETA EN ELLO. Pero, si después de llegado el navío y salidos con licencia de los dichos nuestros Oficiales todos los que en el vinieren, algunos de los pasajeros o personas que hubiesen recibido en el viaje algún daño o injuria o otro delito en su perjuicio... MANDO que sea en su elección pedir Justicia ante los dichos nuestros Jueces Oficiales o ante la Justicia ordinaria de la Ciudad, como el que más quisiere y por bien tuviere, y que LA EXECUCION DE LA JUSTICIA CRIMINAL que hubieren de hacer los dichos nuestros Oficiales la hagan por la plazas y lugares acostumbrados por donde la executa la Justicia ordinaria de la dicha ciudad.

Si las dichas CAUSAS CRIMINALES fueren de Muerte o mutilación de miembro, queremos que los Oficiales puedan prender y hacer el proceso, y hecho esto remitan al delincuente a nuestro CONSEJO de las Indias con el dicho proceso, para que en él (el CONSEJO DE INDIAS) se vea y haga Justicia. Concluye: «Y porque lo dicho SEA PUBLICO Y NOTORIO a todos, y ninguno pueda pretender dello ignorancia, MANDAMOS QUE ESTA nuestra Ceda. SEA PREGONADA PUBLICAMENTE EN LAS GRADAS DE LA DICHA CIUDAD por las plazas y mercados y otros lugares acostumbrados della por pregonero y ante escrivano público.» Madrid, 10 de agosto de 1539, Yo el Rey, etc.

JURISDICCION
MERCANTIL

En primera instancia. El Prior y Cónsules de la Universidad de mercaderes tenían Jurisdicción para entender de «las cosas e diferencias que tocaban al trato e comercio de la mercadería así en COMPRAS y VENTAS como en CAMBIOS, SEGUROS y FLETAMENTOS e cuentas de entre mercaderes e compañías y sus factores». (A.G.I., Sección Justicia, leg. 829, n.º 1). Contiene este legajo un traslado «bien e fielmente sacado de una provisión original, firmada por del Príncipe Don Felipe Ntro. Sr.». Fecha: en Valladolid a 23 de agosto de 1543.

«En nombre de los mercaderes de todas las naciones que residen en la Ciudad de Sevilla se nos suplicó e pidió les diésemos licencia y facultad para poder elegir e nombrar Prior e Consules y que éstos pudiesen conocer y determinar todos los negocios y causas que se ofrecen entre los dichos mercaderes y sus factores, y como lo hacían y podían y debían hacer el prior y consules de la dicha Ciudad de BURGOS, sin dar lugar a pleitos ni dilaciones sino CONFORME A USO Y ESTILO de MERCADERES... etc». (A.G.I., Sección de Justicia, leg. 829, A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.966, t.º 15, fol. 53). (Fecha: Dada en Monzón). Recuerda que se definió la apelación a las Sentencias del Prior y Cónsules de Sevilla.

En apelación. Apelación a las Sentencias del Prior y Cónsules de Sevilla. «Si alguna de las partes apelare, que lo pueda hazer para ante uno de los nuestros Oficiales de la dicha Casa de la Contratación que para conocer de las tales causas Nos mandamos nombrar en cada un año, y no para ante otra persona alguna, y que el Oficial que por nos fuera nombrado en cada un año, tome consigo DOS MERCADERES DE LA DICHA Ciudad (que sean personas de buena conciencia).

JURISDICCION
MERCANTIL
(detalle)

En primera instancia. El Prior y los dos Cónsules, elegidos por los mercaderes de Sevilla el segundo día de cada un año. Quienes juzgarán breve y sumariamente, según ESTILO DE MERCADERES, sin dilaciones ni plazos de abogados... etc.

En apelación. Ante uno de los Oficiales de la Casa de la Contratación, que para conocer tales causas nombra el Rey en cada un año. Dicho Oficial tome consigo dos mercaderes de la Ciudad, los que al pareciere que son personas de buena conciencia, quienes hacen JURAMENTO de servir bien y fielmente en el negocio, guardando justicia, etc.

Materia: Todas las diferencias y pleitos sobre cosas tocantes a MERCADERIAS que se lleven o se traigan de las Indias, o entre MERCADER y MERCADER y Compañía y Factores-COMPRAS-VENTAS-CAMBIOS-SEGUROS-FLETAMENTOS-NAOS.

JURISDICCION MERCANTIL (detalle)

PROVISION DEL CONSULADO DE SEVILLA: A.G.I., Sección de Justicia, leg. 829. Fecha: Valladolid, a 23 de agosto de 1543.

En 1543 los mercaderes de Sevilla exponen al Rey que «a causa de no tener Consulado para tratar sus cosas por vía de Universidad de prior y consules se habían seguido y seguían grandes inconvenientes y se movían muchos pleitos y con ellos dilaciones grandes en daño de las dichas mercaderías... , etc. , todo lo cual cesaría si se rigiesen y gobernasen por Consulado...». Suplicaron «les diésemos licencia y facultad para poder elegir e nombrar Prior y Consules y que éstos pudiesen conocer y determinar todos los negocios y causas que se ofrecen entre los dichos mercaderes... y como lo hacían e podían hacer el prior y consules de la dicha ciudad de Burgos syn dar lugar a pleito ni dilaciones SINO CONFORME A USO Y ESTILO DE MERCADERES, y para ello les mandásemos dar esta provisión nuestra como la tenía el dicho Consulado de BURGOS / o como la nuestra merced fuese, lo cual visto e platicado por los del nuestro Consejo de las Indias...», etc.

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

// A los cuales prior y consules que así por los mercaderes fueren nombrados... damos poder e facultad PARA QUE TENGAN JURISDICCION DE PODER CONOCER E CONOZCAN DE TODAS diferencias e pleitos sobre cosas tocantes a las MERCADERIAS que se llevaren a las Indias y se trajeren de ellas o ENTRE MERCADER Y MERCADER y compañía e factores así sobre COMPRAS, VENTAS, CAMBIOS, SEGUROS, CUENTAS que hayan tenido y tengan, como sobre FLETAMENTOS, NAOS... e de todas las otras cosas que de aquí adelante acaeciesen o se ofreciesen tocantes al trato comercial de las Yndias de que hasta ahora han podido e pueden conocer los Oficiales de la Casa de la Contratación de las Yndias, CONFORME A LA PROVISION QUE MANDAMOS DAR EN LA VILLA DE MADRID A 10 de Agosto del año 1539 en que se declaran las cosas que los dichos nuestros Oficiales deben conocer...»

(Continúa escribiendo cómo el Prior y Cónsules deben ejercer su cometido):

«Lo juzguen breve y sumariamente SEGUN ESTILO DE MERCADERES sin dilaciones ni plazos de abogados...».

(Sentencias y APELACION). «MANDAMOS que de la Sentencia o Sentencias que ansy el Prior y Consules... si alguna de ellas apelares QUE LO PUEDA HACER PARA ANTE UNO DE LOS DICHOS NUESTROS OFICIALES de la Casa de la Contratación de las Yndias, que para conocer de las tales causas MANDAREMOS nombrar en cada un año, e no para otra parte, al cual dicho Oficial que así por nos fuere nombrado en cada un año, MANDAMOS conozca de la dicha apelación y que para conocer de ella e la determinar tome consigo de la dicha Ciudad dos mercaderes tratantes en las Yndias, lo que a él pareciere que son personas de buena conciencia, los cuales hagan juramento de servir bien e fielmente en el negocio... guardando las justicias a las partes y conociendo y determinando la dicha causa POR ESTILO DE ENTRE MERCADERES, sin libelos de abogados salvo sólomente la verdad sabida y la buena fe guardada, como entre mercaderes sin dar lugar a plazos ny dilaciones de abogados, y si los dichos nuestro Oficial y dos mercaderes confirmaren la Sentencia que ansy fuere dada por el Prior y Consules, MANDAMOS que de ella no haya más apelaciones...»

Conflictos de Jurisdicción

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

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

No obstante, se produjeron con cierta frecuencia conflictos entre los Jueces Oficiales de la Casa y las Justicias Ordinarias. Y entre el Prior y Cónsules de la Universidad de mercaderes y la Casa. También hubo roces con lo Jueces de los grados.

Ya en el año 1518 el Rey se dirige desde Valladolid a «nuestros Jueces de los Grados de la muy notable Ciudad de Sevilla» para decirles: «VOS MANDO que de aquí adelante no os entrometais en cosa alguna que toque a los Oficiales de la Casa». (Archivo G. de Indias, Sección de Indiferente General, Legajo 419, tomo 7, folio 78.)

Ya vimos en los Cuadros sinópticos anteriores, la Declaración sobre la Jurisdicción de La Casa de Sevilla, (fecha 10 de agosto de 1539). Pues bien, el 5 de septiembre del mismo año y en vista de las diferencias entre los Oficiales, los asistentes y otras Justicias se ofrecen algunas veces sobre el ejercicio de la Jurisdicción Civil y Criminal, vuelve el Monarca a dirigirse a los Oficiales de La Casa de la Contratación, al Asistente de Sevilla y a Los Jueces de los Grados sobre ello:

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

B) Al asistente de Sevilla «...vistas las diferencias...» etc. (lo mismo).

c) A los Jueces de los Grados «Licenciados Medina y Castilla y... nuestros jueces de los grados de esa Ciudad, vistas las diferencias... se ofrecían algunas veces sobre el ejercicio de la Jurisdicción Civil y Criminal... y yo visto, YO MANDE despachar la provisión y declaración que allá os será mostrada, y como por ella vereis se manda que las causas civiles que ante los dichos nuestros oficiales pendieren, de cuarenta mil maravedises para abajo,

que por las partes fuere apelada, vaya la dicha apelación ante vosotros, sin que haya lugar de otra apelación ni suplicación, y porque eso se ordenó por excusar a las partes de vexaciones y costas de venir con las apelaciones al nuestro Consejo de Las Indias... de que se sigue por las dilaciones a los tratantes mucho daño y por la confianza que de vosotros yo tengo, VOS MANDO y encargo, que las causas que conforme a la dicha provisión fueren ante vosotros por apelación, las despacheis y determineis con toda brevedad, por manera que por vosotros no se detenga ni gasten las partes... pero estareis advertidos de no os entrometer en otra cosa alguna que toque a la dicha Casa y Contratación de Las Yndias, sino en solo en las dichas apelaciones». Fecha en Madrid a 5 de septiembre de 1539. Yo el Rey.-etc. (A. G. de Indias, Sección Indiferente General, Legajo 1963, tomo 7, folios V y VI).

Algunos datos de orden interno sobre la marcha y funcionamiento de los Jueces y Tribunales con Jurisdicción en los asuntos de Indias

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

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

Visita importante, por la calidad del Visitador (el Licenciado Gregorio López, del Consejo de S.M.) como por las irregularidades y abusos que señaló en algún personal de La Casa. (Archivo G. de Indias, Sección de Justicia, Legajos 943/4, 945 y 946). La visita fue hecha el año de 1543 a 1545⁴².

Otra notable Visita había sido la realizada en 1535 y 1536 por el Licenciado Carbajal, del Consejo de S.M. (A.G.I., Legajos 943-944 de Justicia). Prueba de la importancia de la visita, así como de la categoría y prestigio del visitador, la constituye el hecho de que varios años más tarde (a 27 de octubre de 1539), el Rey se dirige a los Oficiales de Sevilla diciéndoles: «Bien sabéis como al tiempo de que Don Juan Suarez de Carbajal, Obispo de Lugo, por mandado de su Magestad visitó esa Casa dejó en ella hechas ciertas Ordenanzas, que porque al Servicio de sus Magestas conviene que en este Consejo se vean, VOS MANDAMOS que con el primer correo enviéis a este

42. Puede verse la obra de MARTINEZ CARDOS, José: *Gregorio López, Consejero de Indias, Glosador de Las Partidas*, Madrid, 1960.

Consejo un traslado de las dichas Ordenanzas, firmada de vosotros, en manera que haga fe. Señalada de Beltrán Cabajal», etc.⁴³

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

La primera, cuando constituida la Audiencia de la Contratación, juzgaba las causas Civiles y Criminales en los términos que exponemos en el Cuadro Sinóptico.

La otra, cuando uno de los Oficiales de La Casa, nombrado por el Rey cada año para conocer en apelación las Sentencias pronunciadas por el Prior y Cónsules en asuntos mercantiles, se juntaban con dos mercaderes, para realizar ese trabajo. Parece ser que la endémica lentitud de la Justicia ordinaria de la época, se dejó sentir a veces en la Jurisdicción mercantil, nacida precisamente para despachar con rapidez los asuntos. Con fecha 5 de abril de 1563 el Rey se dirige a Pedro Cabeza de Vaca, Contador de la Casa de la Contratación «y Juez nombrado este presente año de quinientos sesenta y tres para conoscer de las causas que del Consulado se APELAREN» para exponerle que por parte del Prior y Cónsules ha recibido queja de que hay muy gran dilación en la vista y determinación de los pleitos y causas que van en grado de APELACION del dicho Consulado, «por no juntaros cada semana vos el dicho Juez y vuestros acompañados». (A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.966, tº 14, fol. 350 y ss.).

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

A medida que los descubrimientos geográficos iban ensanchando el enorme ámbito de aplicación del Derecho, surgían nuevos problemas en la gestión de los Tribunales cuya actuación estamos comentando. Con fecha 27 de noviembre de 1553, el Rey don Carlos expone que visto «cuan en crecimiento van los negocios en La Casa de la Contratación de las Indias que reside en la Ciudad de Sevilla y como hay algunos de gran calidad y cantidad», y que hasta el momento había dos asesores Letrados a los cuales se les ha permitido abogar, «que se ha tenido por inconveniente», ha parecido

43. A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.963, tº 7, fol. 33.

que se ponga en la dicha Casa un ASESOR LETRADO que resida en ella, y que se quiten los dos asesores que hasta el presente hay. «...con las letras y habilidad de vos, el LICENCIADO SALGADO CORREA...». El Título es el de ASESOR de La Casa de Sevilla. (A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.965, rº 12, fols. 56 y 57). Y en el folio 57 del legajo arriba citado, se contiene la Instrucción al Licenciado Salgado Correa, encomendándole asistir a la Audiencia y sustanciar los procesos que se siguieren. Se le encarga (como de gran importancia), examinar los testigos en las Causas Criminales o en las Civiles. «Y cuando se hubiere de dar algunos tormentos, asistais a ellos con los dichos Oficiales para que se den jurídica y moderadamente, conforme a la calidad de los indicios.»

Es interesante notar que el Rey, al conceder una Licencia al Licenciado Salgado Correa lo llama «nuestro Juez asesor de la Casa de La Contratación». (Fecha 22 de noviembre de 1562), (A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.966, rº 14, fol. 289).

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

«Señores Oficiales de su Magestad que residís en La Casa de La Contratación en Sevilla: La que escribisteis a su Magestad en veinticinco del pasado se recibió, y vimos la Sentencia que ordenó el Licenciado Salgado, Juez Asesor de esa Casa en el Pleito de los Maestros de las naos de Santo Domingo de la Isla Española,... y lo que decís que os pareció que por ser este negocio muy calificado y en quien esa universidad tiene puestos los ojos esperando castigo ejemplar, que se nos debía remitir la determinación de ello, y que así habeis dejado de firmar dicha sentencia aunque lo está del dicho Licenciado Salgado hasta dar noticia de ello a su Magestad, y que os envíe a mandar lo que sea servido que se haga, la Sentencia; así como vino se os vuelve a embiar con ésta y firmarla habeis (eys), y proveereis que luego y de aquí adelante todo lo que el Juez Asesor de esa Casa firmare, lo firmareis vosotros y lo hareis... como os está ordenado. Que las partes, si se sintieren agraviadas, seguiran su justicia como bien que les conviene. Habeis de enviarlo luego con persona de recaudo.» Fecha: de Madrid, a 30 de octubre de 1561. Señalada del Doctor Vázquez/Licenciado Castro. Licenciado Valderrama. (A.G.I., Sección Indiferente General, Legajo 1966, tomo 14, folio 94 a la vuelta).

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

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

C) CARGAMENTOS Y ESTIBA

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

Ya vimos que en noviembre de 1532 se comisiona a Pero Ortiz de Matienzo para que vaya a Sevilla y Sanlúcar de Barrameda y averigüe lo que haya sobre la carga excesiva que algunos Maestres echan a sus navíos en Sanlúcar. (A.G.I., Indiferente General, Legajo 422, tomo 16, folio 30).

Con fecha 22 de septiembre de 1533, se va tomando declaración a los testigos que cita el Comisionado Real. El resultado de esta información (de la que incluimos copia íntegra en el Apéndice documental de este trabajo) corroboró las informaciones previas que habían llegado a oídos del Rey. Efectivamente: los testigos (en su mayor parte Prácticos de la barra en Sanlúcar) manifiestan bajo juramento que los navíos van cargados demasiado, y que yendo cargados sobre cubierta, no dejan laborar a los marineros ni andar tan sueltos como es menester. Y otro Práctico de la barra dice que las naos iban a las Indias tan cargadas y empachadas, que era grima verlas, y que era muy gran peligro para la gente y mercaderías que llevaban.

También se pone en claro que, en general, los visitadores cumplían su trabajo; pero después de pasar la barra los navíos metían escondidamente carga, «y que temían las barcas de los visitadores que andaban de nao en nao, y se temía de ellos». ⁴⁴.

44. Declara un testigo (Francisco Arias, Alcalde de la mar de Sanlúcar) que las naos van tan empachadas y cargadas sobre cubierta que aun el cabestrante (*the capstan*) que ha de ir libre, iba tan empachado que no se podía utilizar. (Incidentalmente, este Alcalde de mar es el único testigo que manifiesta que algunas naves han partido para las Indias sin visita.)

D) INSTRUMENTOS, CARTAS Y DERROTOS. PERSONAL
TITULADO: MAESTRES Y PILOTOS

Señala un autor⁴⁵ cómo «con plena seguridad puede afirmarse que, hasta los finales del siglo XVI, no hubo en Europa una preocupación que se asemejara a la de la Casa de la Contratación sevillana, en lo que se refiere a la cartografía náutica, y a la mejora de la misma incorporándole los nuevos conocimientos geográficos».

Y HARING estima que «The nautical school at Sevilla was for long time the object of admiration by visitors from the North of Europe»⁴⁶.

Y es que ciertamente se advierte en la abundante legislación la preocupación de la Corona en aclarar y plasmar la ingente materia que los descubrimientos geográficos iban aportando a Sevilla. Es interesante el largísimo expediente de un cosmógrafo (un tal Jayme Juan), que es enviado a Nueva España y a Filipinas a tomas alturas, anotar desviaciones, levantar mapas, etc. Se le adjudica la compañía de un capitán, Gabriel Ribera, y se busca el dinero como sea para pagar a este científico su trabajo⁴⁷.

Exigiéndose por la legislación que ninguna nave de la Carrera de Indias fuese despachada sin Piloto examinado, la Casa de la Contratación tenía entre sus múltiples obligaciones la de formar teóricamente y examinar a los aspirantes a Piloto. Dada la enorme categoría profesional (demostrada con los hechos) de los hombres que ocuparon el cargo de Piloto Mayor, entre los que figuran Américo Vespucio, Sebastián Caboto, Juan Díaz de Solís, etc. y asimismo del Cargo de Cosmógrafo, no es de extrañar que se alcanzara un buen nivel práctico en este aspecto. Como dice Salvador García Franco, «Se

45. GARCIA FRANCO, Salvador: *Historia del Arte y Ciencia de navegar*, tº II, p. 56.

46. *Trade and navigation between Spain and the Indies...*

47. A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 740. «A Jaime Juan, natural valenciano, hombre experto en matemáticas y calculaciones de astronomía y que sabrá muy bien hacer las observaciones que se le mandaren y ordenaren tocantes a las descripciones de las tierras e islas según su latitud y longitud, quiere recibir su Magestad en su servicio para que vaya en compañía del Capitán Gabriel de Ribera a la NUEVA ESPAÑA y de ahí pase con él a las ISLAS FILIPINAS y a las partes que más se le mandare».

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

LO QUE SE HA DE HACER CON EL DICHO JAIME JUAN ACERCA DE SU COMODIDAD. Que se le pague en Sevilla, en Nueva España, en Filipinas, etc. Que se encargue al Capitán Gabriel de Ribera le lleve en su compañía y haga que se tenga mucha cuenta en su persona y le ayude y favorezca en lo que se ofreciese, como a persona que va en servicio de su Mag.»

ha clamado mucho en todos los idiomas poniendo de relieve la excesiva ignorancia de los que se dedicaban a la profesión de Pilotos; pero debemos tener en cuenta que, más que a estos hombres, hay que culpar a la época que vivieron. Y pasando a realidades, los pilotos no tenían apenas medios para conocer la situación de la nave, ya que lo único que podían hacer con cierta exactitud y rapidez era una determinación de la latitud... Los Pilotos cargaban siempre con las culpas de los desaciertos y de los naufragios»⁴⁸.

No debemos olvidar cual era el asunto clave en la navegación de la época. Hay que tener presente que el viejo problema de la Longitud, que acompañó a todos los navegantes durante los siglos XVI, y XVII, no entró en vías de solución rápida hasta que el carpintero John HARRISON, nacido en 1673 en el condado de York (Inglaterra) consiguió un reloj-cronómetro susceptible de llevarse a bordo⁴⁹.

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

Como muestra de la naturalidad con que los navegantes de la época se lanzaban al Atlántico (e incluso al Pacífico), se puede citar el expediente del Capitán Juan de Isla, a quien encarga el Rey que recoja un pequeño buque que se estaba terminando de construir en Santander, lo cargue con una serie de bastimentos, utensilios y herramientas para madera y aperos de labranza, y los lleve por Méjico hasta Filipinas para entregárselos al Primer Adelantado en aquellas Islas, Miguel López de Legazpi. Hemos leído la carta que desde Acapulco escribe el Capitán Juan de Isla al Rey, informándole con toda sencillez que en dos días se hará a la vela hacia las Islas Filipinas para entregar los bastimentos a Miguel López de Legazpi (cosa que sabemos hizo con toda precisión)⁵⁰.

48. GARCIA FRANCO, Salvador: *Historia del Arte y Ciencia de navegar*, tº II.

Pueden consultarse las obras de:

IRIA, Alberto (Lisboa, 1963), así como la obra citada por este autor de MORAIS, J. Custodio de: *Determinação das coordenadas geográficas pelos pilotos portugueses e pilotos arabes no principio de seculo XVI*, Coimbra, Separata do Boletín do Centro de Estudos Geográficos, vol. II, 1960.

49. MASON, David: *Mr. Harrison's Chronometer*, British Hist. Illus, 1977.

HOWSE, Derek: *Greenwich Time and the discovery of the Longitude*, Oxford. U. Pr., 1980.

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

Nota: véase Índice bibliográfico.

50. A.G.I., Sección Contaduría, leg. 461.

Los cuarenta años transcurridos desde la llegada de Juan Sebastián Elcano y su extenuada tripulación a Sevilla, tras haber completado la primera vuelta al mundo, fueron fructíferos en más de un aspecto para la Europa de aquellos tiempos. Una Europa cuyos reyes y personajes habrían de quedar plasmados en lienzos de Tiziano, Antonio Moro o Holbein. No es un azar, (como apunta Pijoan), que algún aristócrata inglés retratado por Holbein aparezca rodeado de objetos que sugieren la vocación contemporánea por viajes y descubrimientos. Parecidos objetos a los que pocos años atrás despertaran la curiosidad renacentista y germánica de Alberto Dureró...

En lo que concierne a España, (ocupada en ir desentrañando lo que el Profesor Morales Padrón ha denominado «la Geografía imposible», el misterio geográfico comprendido entre Florida, la Tierra de Fuego y California, más el inmenso Pacífico), no era menor la actividad de sus Teólogos y juristas, proponiendo y buscando justificación a la empresa y el mejor gobierno de la misma⁵¹. En 1539 se publican las soberbias «Reelecciones» de Vitoria, y en el mismo año empieza a funcionar la primera imprenta de México, dos años antes de aparecer las *Leyes Nuevas*⁵².

En la ciudad de Sevilla, convertida entonces por obra y gracia de los descubrimientos en uno de los primeros puertos del mundo, se movía una abigarrada multitud que iba desde el picarillo de mal asiento, hasta los cosmógrafos que trataban de abrirse un hueco (en ocasiones a codazos) entre sus colegas rivales. Cosmógrafos que pretendían puesto seguro en La Casa de la Contratación, para explicar sus conocimientos a los Pilotos de la Carrera; o que importunaban con memoriales al Rey y al Consejo de las Indias, tratando de «colocar» algún instrumento náutico, Cartas y Derroteros («Itinerarios») o pretendiendo cobrar los ya suministrados⁵³.

Casi siempre se ha dado entre navegantes, viajeros y exploradores un lógico empeño en dejar constancia seria de su quehacer⁵⁴. En la España del siglo XVI existió un positivo y enorme interés por parte de La Corona hacia el trabajo cartográfico⁵⁵, que se manifiesta a veces hasta en el trato deferen-

51. HANKE, Lewis: *La lucha española por la Justicia en la conquista de América*.

CASTAÑEDA DELGADO, Paulino: *La Teocracia Pontifical y la conquista de América*.

52. MURO OREJON, Antonio: *Las Leyes Nuevas* (texto y comentarios), Sevilla.

53. La Dra. Ursula LAMB tiene diversos trabajos sobre Cosmógrafos, entre ellos *Cosmographers of Sevilla, Nautical Science and Social Experience, First Images of America*, Los Angeles, 1978. En esta obra se estudian las relaciones humanas y rivalidades entre los Cosmógrafos.

54. Véase, Prof. Charles VERLINDEN: *Découverte et Cartographie*, etc.

55. Puede verse, PUENTE y OLEA: *Los trabajos Cartográficos de La Casa de la Contratación*.

te con el que el Rey se dirige a algún cosmógrafo, lo que no impide llamarles la atención cuando realizan con errores sus trabajos⁵⁶.

Practicaje en el río Guadalquivir y barra de Sanlúcar

Con fecha 6 de septiembre de 1538 y desde Valladolid, el Rey se dirige a los Oficiales de Sevilla sobre «Los Pilotos del Río de Sevilla»⁵⁷, diciéndoles:

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

Para remedio de ésto, por mandato de los Católicos Reyes nuestros progenitores, y nuestro, ha habido Pilotos en esa Ciudad que tenían solamente cargo de llevar las naos por el río a Sanlúcar...»

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

En remedio de ello, suplicaron al Monarca que mandase que de aquí

56. Con fecha 19 de septiembre de 1539, el Rey dice a los Oficiales de Sevilla «Ya sabeis como por una mi Cédula dimos Licencia a PEDRO de MEDINA para hacer Cartas de marear, y Regimientos y Astrolabios e quadrantes e agujas e Vallestillas e todos los otros instrumentos necesarios a la navegación de las Indias, siendo primeramente examinados por nuestro Piloto Mayor y por nuestros Cosmógrafos... Ahora somos informados que el dicho Pedro de Medina ha dado ciertas cartas y regimientos para marcar LOS CUALES HAN SIDO FALSOS; Y QUE ANTE EL dicho Piloto Mayor y ante los dichos Cosmógrafos, estando todos juntos en esa Casa, presentó el dicho Pedro de Medina una Carta de navegación que había hecho, la cual siendo por todos examinada se halló ser falsa en muchas partes sustanciales y que por que la enmendara le señalaron los principales errores... e que al tiempo que la volvió vino muy más herrada que al principio, de manera que es muy peligrosa y de que pueden nacer muy grandes inconvenientes que el dicho PEDRO DE MEDINA tenga facultad para hacer Cartas y Regimientos, Y QUE SI LAS DICHAS CARTAS Y REGIMIENTOS NO SE CORTASEN O QUEMASEN, se podrían distribuir por entre los navegantes (mareantes) e perderse por ellas... VOS MANDO que hagais juntar en esa Casa al Piloto Mayor y a los Cosmógrafos, y así juntos en vuestra presencia, EXAMINEN LAS CARTAS, REGIMIENTOS e INSTRUMENTOS que el dicho PEDRO DE MEDINA HA HECHO y averiguen si son buenos o falsos Y SI TIENEN HABILIDAD PARA LAS HAZER, y si es inconveniente dejarle usar de la licencia que le dimos...» De Madrid, a 19 de septiembre de 1539. A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.963, tº 7, fol. XX.

57. Debemos recordar que la palabra española «PILOTO», equivale en inglés a «Mate», mientras que la voz española «Práctico» tiene su traducción en la inglesa «Pilot».

adelante no puedan ir las dichas naos a Sanlúcar por el río sin uno de los dichos Pilotos.

Concluye el Rey que pues no hay comités que los examine y tenga cargo de los examinar, Cristóbal López, que es Piloto muy antiguo y sabio y experto por el río como por la mar, y que «siempre nos ha servido en las armadas». Y como se podría ordenar que solamente pudiesen llevar las naos por el río los que fueren examinados por Cristóbal López y no otros, «os MANDO que platiqueis de ello con personas de experiencia, para que yo lo mande proveer como convenga»⁵⁸.

Practicaje en la barra de Sanlúcar

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

Los maestros y dueños de naos, de Sevilla, suplicaron al Rey que «MANDASE que pudiesen ellos tomar los Pilotos (Prácticos) que quisieren, vecinos de la dicha Ciudad y de otras partes y lugares que ellos quisieren y por bien tuvieren para meter y sacar las dichas naos por la dicha barra». Concluye el Monarca (dirigiéndose al Alcalde Mayor de Sanlúcar, y otras Justicias de la Villa): «VOS MANDO que no impidais a los maestros y dueños de naos que van a nuestras Yndias meter sus naos en la barra de esa Villa, y de las que metieren los pilotos que estan nombrados en ella (la Villa) para meter y sacar del dicho puerto las naos que a el llegan, no consintais ni deis lugar que cobren más por ello de los que está en costumbre cobrar a las otras naos que NO van a las nuestras Yndias... Mandamos a nuestros Oficiales que residen en Sevilla en La Casa de la Contratación, que ejecuten en las personas y bienes de los que lo contrario hicieren.» En Madrid, a 5 de septiembre de 1539- Yo el Rey, etc.⁵⁹.

58. A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.962, tº 6.

59. A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 1.963, tº 7, fol. VIII.

ADVERTENCIA AL LECTOR

Según aclaré en la página siete, es importante advertir que las presentes páginas son anticipo de un extensísimo trabajo que, —en fase de ejecución muy avanzada— el autor está realizando en la Universidad de Sevilla. La escasez de tiempo me impide mecanografiar las numerosas páginas que, juntamente con la mayor parte del Apéndice Documental, confío incluir en plazo breve.

Creo que pueden ser acaso de alguna utilidad, los dos cuadros sinópticos que forman anexo indispensable de estas páginas, relativos a la Jurisdicción Marítima Civil, Criminal y Mercantil.

EN RESUMEN

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

APENDICE DOCUMENTAL
FUENTES LEGISLATIVAS Y DOCUMENTALES IMPRESAS

INDICE BIBLIOGRAFICO

Archivo General de Indias. Sevilla.
JUSTICIA. Legajo nº 1.159

SEVILLA. Año de 1533

INFORMACION HECHA EN VIRTUD DE REAL CEDULA DE SU MGD/POR PEDRO ORTIZ DE MATIENZO, a quien se cometió SOBRE que los maestros y capitanes de navios que salen de Sevilla para Indias, cargados, se paran en Sanlucar de Barrameda y otros puertos por donde pasan, y hechan mayor cargo en las dichas sus naos, y otras cosas que piden remedio.

(6º)

//TEXTO//

/folio 1/

En la villa de Sanlucar de Barrameda 24 días del mes de septiembre año del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de 1533 años. Este día en presencia y por ante mi Anton de Calles, Escribano Publico de esta dicha villa por el Duque, mi Señor, parecia el Sr. Pero Ortiz Matienzo y mostró a mi el dicho Escribano una Provision Real de Sus Magestades, firmada de la firma de la Emperatriz Reina, Nuestra Señora y otras firmas, y sellada con el sello Real, su tenor de la cual es este que se sigue:

Don Carlos por la divina clemencia, Emperador Semper Augusto, Rey de Alemania, D^a Juana, su madre, y el mismo D. Carlos por la gracia de Dios, Reyes de Castilla, de Leon, de Aragon, de las Dos Sicilias, de Jerusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorcias, de Sevilla, de Cerdeña, de Cordoba, de Corcega, de Murcia, de Jaen, de Los Algarves, de Algeciras, de Gibraltar, de las Islas Canarias, de las Indias, islas y tierra firme del Mar Océano.; Condes de Barcelona; Señores de Vizcaya y de Molina; Duques de Atenas y de Neopatroa; Condes de Ruisellon y de Cerdania; Marqueses de Oristan y de Gociano; Archidukes de Austria; Duques de Borgoña y de Bravante; Condes de Flandes y de Tirol etc. A vos Pero Ortiz de Matienzo, salud y gracia: Sepais que nos somos informados que despues que de la ciudad de Sevilla van registrados los navios a las nuestrás Islas, en el puerto de la Villa de Sanlucar de Barrameda, donde van para seguir su viaje, dicen que los maestros de los tales navios les echan doblada carga y que no hay persona que sea parte para excusar que aquello no se haga así, a cuya causa los tales navios van a mucho peligro, como se ha visto, por expe-/f^o 1v^o /-riencia, a causa de ir cargados, perderse, y que demas de lo susodicho los dichos maestros molestas a los pasajeros porque no siendo justo que les den cosa ninguna de lo porque se conciertan hasta hacer el viaje; los tales maestros, en el dicho puerto, sin que salgan del les hacen pagar la mitad del tercio del dinero que montan los fletes de sus personas, porque se conciertan, y asi tres o quatro ducados que traen para su mantenimiento se los llevan desde luego y les hacen llevar entre tres o quatro pasajeros, en una caja, a muchos, su parte, de ninguna, siendo justo que cada pasajero llevase la suya pues le llevan diez ducados de flete y matalotaje; y queriendo proveer en el remedio de esto, visto y platicado por los del Nro. Consejo de las Indias, confiando de vos que sois tal persona que guardareis nuestro servicio y el derecho a las partes, y que bien y fiel y diligentemente hareis lo que por nos vos fuere mandado, cometiendo y encomendando, fue y es nuestra merced de vos lo encomendar y cometer, y por la presente vos lo encomendamos y cometemos, porque vos mandamos que luego que esta carta vos fuere mostrada vayais a la ciudad de Sevilla y Villa de Sanlucar de Barrameda y a otras partes y lugares donde viereis que conviene y es necesario, y por todas las vias y

maera que pudieres hayais informacion y sepais cómo y de qué manera lo susodicho y cada una cosa y parte de ello ha pasado y pasa, asi los maestros de navios, despues que han cargado su navio o carabela en el rio de Sevilla llegado al puerto de Sanlucar lo pueden tornar a car-/fº 2/-gar mas de lo que puede y debe llevar cada uno aquella cantidad porque se conciertan con los tales pasajeros, porque los llevan a sus navios de pasaje y matalotaje, y de lo que desde luego les piden y llevan asi en excedido y exceden con ellos de aquello porque se conciertan y son obligados y en qué cantidad y que es lo que cargan los dichos maestros en sus navios en lugar de las cajas que son obligados, a llevar a los pasajeros, y que personas y maestros son los que esto han hecho y cometido, y desde que tiempo a esta parte, y que es la forma y manera que en todo ello se ha tenido hasta aqui, y de todo lo demas que vos debais informar, para mejor saber la verdad, y la informacion habida y la verdad sabida, escrita en limpio y signada del Escribano ante quien pasare, cerrada y sellada, en manera que haga fe, la envidad luego ante nos al nuestro Consejo de las Indias, con persona de recaudo para que por ellos vista se provea lo que a nuestro servicio convenga y de justicia se deba hacer, y mandamos a cualesquier personas de quien entendiereis ser informado a saber la verdad cerca de lo susodicho, que venga y parezcan ante vos a vuestros llamientos y emplazamientos y juren y digan sus dichos y deposiciones a los plazos y so las penas que vos de nuestra parte les pusiereis o mandareis poner, las cuales nos por la presente les ponemos y habemos por puestas para lo cual todo que dicho es y para ejecutar las dichas penas en las personas o bienes / 2vº / de los que remisos e inobedientes fueren, por esta nuestra carta vos damos poder cumplido con todas sus incidencias y dependencias, anexidades y conexidades, y los unos ni los otros no fagades endear por alguna manera, so pena de la nuestra merced y de diez mil maravedis para la nuestra Camara. Dada en la Villa de Madrid a 24 dias del mes de noviembre, año de 1532 años. Yo la Reina. Yo Juan de Samano, Secretario de Su Cesarea y Catolica Magestad lo hice escribir por mandado de Su Mgd.- Y en las espaldas de la dicha Provision Real estaban escritos los nombres en ciertas firmas que son estas que se siguen: El Conde Don Garcia Martin.- Doctor Beltran.- Licdo. Suarez de Carvajal.- El Doctor Bernal.- El Licdo. Peñalosa.- D. Juan de Samano.- Samano: chanchiller.-

Por presentada la dicha Provisión Real en la manera que dicha es, luego el dicho Sr. Pedro Ortiz Matienzo tomó la dicha Provisión Real en sus manos y la besó y puso sobre su cabeza y dijo que con el debido acatamiento la obedecia como a Provision Real y mandado de sus Mges. a quien Dios Nro. Sr. deje vivir y reinas con acrecentamientos de mas reinos y señorios a su santo servicio, y que estaba presto de tomar de hacer y cumplir lo que S.M. por ella le manda.

Y luego el dicho Sr. Pedro Ortiz en presencia de mi el dicho Escribano Publico hizo parecer ante sí a Juan de /fº 3/ Utrera y a Pedro Gimenez, y a Pedro Gordo, marineros y pilotos de barra y canal de esta villa, de los cuales fue recibido juramento por Dios y por Santa Maria y por las palabras de los Santos evangelios y por la señal

de la cruz en que pusieron sus manos derechas corporalmente segun forma de derecho, so cargo del cual prometieron de decir verdad de lo que supiesen.

Y después de esto en 26 días del dicho mes de septiembre y del dicho año el dicho Sr. Pedro Ortiz hizo parecer ante si a Francisco Arias, alcalde de la mar de esya villa y a Rodrigo Alonso, Juan Bernal, marineros y pilotos de la barra y canal de esta villa, de los cuales recibio juramento en forma de derecho segun de suso, y prometieron de decir verdad.-

Y lo que los dichos testigos dijeron y depusieron por sus dichos siendo preguntados por el tenor de una preguntas que estan por cabeza de la informacion, cada uno por si, secretamente, dijeron lo siguiente.

—Los testigos que fueron tomados por Pedro Ortiz de Matienzo para la informacion que por S.M. le está mandada tomar, sean preguntados por las preguntas siguientes:

1.- Primeramente si conocen a los maestros que acostumar a ir con sus navios, o algunos, a las Indias del Mar Oceano, a tierra firme y Nueva España, y navegar desde el rio y puerto de las Muelas de esta ciudad de Sevilla.- / 3vº /

2.- Iten, si saben, creen, vieron oyeron decir que el uso y costumbre que se ha tenido y tiene en el cargar de los tales navios que van a las Indias es que se pide licencia a los Jueces de la Casa de la Contratacion para cargar el tal navio, y dada, se carga en el rio de Sevilla o en Salucar y no puede partir ni parte sin que primero sea visitado por los visitadores y personas que estan disputadas para ello, una para ver si está el navio para navegar y otra para ver la carga que lleva, si es demasiada; declaran lo que cerca de esto se ha acostumbrado o acostumbra, y quien son los visitadores diputados para ello.-

3.- Iten, si saben etc. que muchas veces ha acaecido y acaece casi comunmente que los maestros de los tales navios, por codicia de ganar mas fletes toman carga demasiada de la que buenamente pueden llevar y del porte que los dichos navios son; declaren lo que cerca de esto saben y a qué maestros lo han visto hacer, de qué tanto tiempo a esta parte.-

4.- Iten, si saben etc. que yendo los visitadores a visitar los tales navios y hallandolos que tienen demasiada carga de la que pueden y deben llevar, o que tienen carga sobre cubierta, no se puede llevar, se la mandan quitar, y despues por ruegos o dadivas se la dejan toda, o parte, y disimulan con ellos para que lleven carga demasiada, asi de dentro del / fº 4 / casco del navio como sobre cubierta, lo cual es en grande daño de las dichas naos y de los pasajeros que van en ellas; digan y declaren lo que cerca de esto saben, y a qué visitadores lo han visto prometer y disimular, y por qué causa.-

5.- Iten, si saben etc. que muchos de los dichos maestros despues de visitados sus navios por los visitadores y quitadosle la carga que llevaban demassada o declarandoles la que pueden llevar y escondidamente meten en los dichos navios mas mercaderias y carga de la que está señalada por los visitadores, y lo cargan demasiado asi en el rio de esta ciudad como en Sanlucar y en otras partes y lo mismo hacen en

las Indias y tierra firme y Nueva España cuando de allá vienen; digan y declaren lo que cerca de esto saben y a qué maestros lo han visto hacer y de qué tiempo a esta parte. -

6.- Iten si saben etc. que llevan los dichos navios, o traen, en el dicho viaje de las Indias mas carga de la que sufre su porte y de lo que buenamente pueda llevar o ir cargadas demasiado, que es muy gran daño y peligro asi para el navio como para las mercaderias y pasajeros que en el van por /4vº/ que se pierden muchos de ellos con cualquier temporal que les venga y porque por no ir ligeras se tardan mucho en el viaje, porque para remedio de no perderse, cuando vienen en el temporal, hacer echazon de mucha parte delas mercaderias y es causa de perderse el navio del todo; declaren lo que cerca de esto saben y a qué maestros lo han visto hacer y de quanto tiempo a esta parte. -

7.- Iten, si saben etc. que en cargar los tales navios sobre cubierta es cosa de mucho daño y peligro porque aquello siempre es carga demasiada y no puede ir bien arrumada y porque no deja a los marineros ni pasajeros andar tan sueltos y ligeros como es menester. -

8.- Iten, si saben etc. que muchos delos dichos maestros por codicia de los fletes cargan el navio, del todo, de mercaderias, y no dejan en el para llevar ni llevan las pipas de agua y el matalotaje que es menester segun el numero de marineros y pasajeros /fº 5/ que en los navios van ni donde vayan sus cajas, lo cual es causa de perecer de sed los marineros y pasajeros y de hambre por pasar mucha fatiga y daño y necesidad.

9.- Iten, si saben etc. que los dichos maestros llevan a los pasajeros que van en sus navios por flete y matalotaje precios demasiados de a diez y de a quince y de a veinte ducados, como ellos se los quieren llevar y muchos de ellos no consienten llevar cajas y a otros que no lleven mas de una caja entre dos, o tres o cuatro, debiendo cobrar los fletes despues de llegados y descargados se lo hacen pagar todos, o parte de ellos, en el puerto antes que se partan y les hacen otras vejaciones; digan y declaren lo que cerca de esto saben, y a qué maestros lo han visto hacer, y de que tanto tiempo a esta parte. -

10.- Iten, si saben etc. que segun el dicho viaje de las Indias es largo y peligroso, especialmente en el de la Nueva España, seria conveniente y necesario para evitar perdidas denavios y mercaderias y muertes de gentes que los navios de viaje, ni torna viaje no fuesen cargados, especialmente de todo el porte que pueden llevar, sino moderadamente para poder mejor /5vº/ navegar y salvarse de cualquier temporal y peligro y no hacer las dichas echazones que cada dia se hacen, y esto se podria mejor sufrir en estos tiempos que en los pasados porque entonces no ganaba el navio mas flete de la ida, y ahora gana de ida y venida, porque asi halla carga de allá para acá como de acá para allá.

11.- Iten, que de lo susodicho sea publica voz y fama. -

TESTIGO.- Juan de Utrera, piloto de esta barra y canal y vecino de esta villa, juró

en forma de derecho, testigo presentado por el dicho Juez en la dicha razon, habiendo jurado en forma de derecho y siendo preguntado por la primera y por todas las otras preguntas que fuere preguntado que fue presentado por el dicho Sr. Juez; a la primera pregunta dijo que conoce a algunos maestros de los que navegan a las Indias del Mar Oceano y que no tiene memoria, y que especialmente conoce a Gorvalan y a Juan de Leon y a Galdames, y a otros maestros.-

— A la segunda pregunta dijo que sabe que cuando algun maestre de nao o navio /Fº 6/ quiere cargar para ir a las Indias, que pide licencia a los Sres. de la Contratacion de Sevilla y que sabe que los visitadores que estan disputados para la dicha visitacion de naos y navios que son Juan de Cardenas y Gonzalo Gomez de Espinosa, visitan las naos antes de cargar para ver si estan para recibir carga, y despues de cargados los visitan para ver si van muy cargadas; y que en esta villa ha visto los dichos visitadores hacer la dichas visitaciones y ha visto que los dichos visitadores cuando les parece que alguna nao va muy cargada les sacan ropa y la envian a Sevilla o ponen pena a los maestros que no llevan mas de la carga que es justa para llevar, y esto ha visto de mucho tiempo a esta parte.

A la tercer pregunta dijo que la no sabe de esta pregunta mas de lo que dicho tiene.

A la cuarta pregunta dijo que este testigo, como dicho tiene, ha visto que los dichos visitadores algunas veces visitando naos mandaban a los maestros de ellas que echasen fuera de las dichas naos ciertas toneladas, pareciendoles que estaban muy cargadas, y ha visto que los dichos visitadores dicen venga aqui un barco en que se echen ciertas toneladas de esta nao, y que este testigo no las vio sacar ni sabe si se sacaron, y que lo demas de la pregunta no la sabe. /6vº/

A la quinta pregunta dijo que este testigo ha visto que estando en un barco suyo fuera de la barra y puerto de esta villa demas en fuera que algunas naos de las que han ido a las Indias han recibido piezas de esclavos y que cree y tiene por cierto que los recibia despues de hacha la dicha visitacion. Fuele preguntado que diga y declare que maestre, o maestros, son los que recibieron los dichos esclavos que este testigo ha dicho que recibieron, so cargo del juramento dijo que cree a mas de seis o siete años que so cargo del juramento, que no tiene memoria de los maestros que fueron, ni sabe mas de la pregunta.-

A la sexta pregunta dijo que le parece a este testigo que si un navio va mas cargado del porte que tiene que es daño y peligro del navio y de la gente que va y viene porque se pueden perder y porque yendo muy cargado se detiene en el camino y no anda tanto como si fuese o viesese vacios, y que esto sabe de esta pregunta.

A la septima pregunta dijo que le parece a este testigo que mejor irian los tales navios sin llevar mercaderias sobre cubierta, que en otra manera, y que este testigo ve y ha visto a muchos navios que van de esta villa y puerto a las Indias cargados demasiados y que yendo cargado /fº 7/ sobre cubierta no dejan laborar a los marineros ni andar tan sueltos como es menester, y esto es lo que sabe de esta pregunta.-

A la octava pregunta dijo que la no sabe, mas de lo que dicho tiene.-

A la novena pregunta dijo que la no sabe.-

A la decima pregunta dijo que dice lo que dicho tiene.-

A la once pregunta dijo que se afirma en lo que tiene dicho y esto es la verdad por el juramento que hizo y dijo que no sabe escribir.-

TESTIGO.- Pedro Ximenez, vecino de esta villa, piloto del puerto y barra de esta villa de Sanlucar.

De la primera pregunta dijo que conoce a Francisco Sanchez y a Urbano de Trabudo y a Francisco y Hernando de Frias, maestros de sus naos y navios, y a otros que andan en el dicho viaje de las Indias.

A la 2ª pregunta dijo que lo que sabe es que es verdad lo que dice la pregunta y que asi lo ha visto y que es publico y notorio en esta villa.

A la 3ª... dijo: que de cinco meses a esta parte ha visto este testigo que a Juan Ramos y a Cristobal Vara y Bartolome Sanchez /7vº/ maestros de sus navios ha visto que las naos iban a las Indias tan cargadas y empachadas de mas de lo que eran obligados llevar que era grima verlas y que era muy gran peligro para la gente y mercaderias que dentro llevaban, y esto es lo que sabe de esta pregunta.

A la 4ª... dijo: que ha visto este testigo a Juan de Cardenas y Espinosa, visitadores de las dichas naos, mandar a los maestros sacar algunas ropas y mercaderias de las dichas naos y mandarlas enviar a Sevilla con pena que se echasen fuera, y otras veces mandar lo, como los dichos visitadores lo mandan y no quererlo hacer, y este testigo no sabe porque causa lo dejan de hacer ejecutar, que lo demas de la pregunta no lo sabe, y asi las ha visto salir las naos del puerto, de esta villa.-

A la 5ª... dijo: que este testigo ha visto que yendo a sacar algunas naos despues de haber sido visitadas las dichas naos, fuera de la barra, o dentro en el puerto, recibir y meter en los dichos navios mercaderias y piezas de esclavos, sin registrar, y este testigo ha visto continuamente en este puerto de Sanlucar y meter en los dichos /fº 8/ navios que van a las Indias y que lo ha visto a Bartolomé Perez, maestre, meter en su navio, frontero de la villa, yendo a la vela, meter esclavos en la dicha nao, y que le pareció a este testigo que los metian escondidamente, y que se temian de la barca de los visitadores que andaban de nao en nao, y se temia de ello; y esto es lo que sabe de esta pregunta.-

A la 6ª... dijo: que lo que sabe es que algunas naos, especialmente algunas que este testigo ha visto a Juan de Anafo y a otras naos que iban en su compañía, ha visto como iban mas cargadas de lo que podian buenamente llevar y sufrir el porte del navio, y este testigo ha oido decir que algunos navios habia arribado a Gibraltar con temporal y echar echazon de la artilleria y mercaderias de los dichos navios, y este testigo le parece que echando la echazon era de la demasiada carga que llevaban de mas que eran obligados, y esto ha oido decir a otros maestros que han salido de este puerto, especialmente ha visto una nao de Melchor Rodriguez que se salia de este puerto a la vela e iba tan cargada que con el temporal arribó sobre la barra de esta

villa y se perdió la dicha nao y las mercaderías se perdieron, y esto sabe de esta pregunta.-

A la séptima... dijo que es verdad que si cargan sobre cubierta es gran daño y peligro, porque siempre es carga demasiada y viene gran daño a la gente y mercaderías, porque yendo las mercaderías sobre cubierta no pueden ir bien arrumadas ni se pueden bien marear ni navegar por el empacho ni tener las velas encima y por esta causa se pierden muchas, mas especial ha oído decir que la nao de Hernando Quintero se perdió sobre la Isla de San Juan por ir empachada encima de cubierta y por esta causa las dichas mercaderías se pierden por esta causa; y que esto es lo que sabe de esta pregunta y así es publico y notorio en esta villa en esta navegacion de las Indias.

A la octava... dijo: que sabe y ha visto que algunas la mayor parte de ellas que van al dicho viaje no llevan tanta agua que es menester, sobre cubierta, segun el numero de la gente pasajeros que llevan, por ir el navio y los navios demasiadamente cargados y que siempre ha visto y oído decir /fº 9/ que padecen pasajeros y marineros gran necesidad de hambre en la dicha navegacion, y este testigo ha visto quejarse los pasajeros de Martin de Agice y de Anton Sanchez y de otros, que este testigo no tiene memoria, quejarse que los mataban de sed y de hambre por no llevar lugar a donde pudiese llevar los abastecimientos necesarios segun el numero de los pasajeros y esto sabe de esta pregunta.-

A la 9ª... dijo: que este testigo ha visto consentirse los maestros con los pasajeros a los precios en la pregunta contenidos, y que ha visto cobrar de ellos antes que se embarquen parte de los dichos fletes como en la pregunta dice, especialmente ha visto a Cristobal Vara y a Bartolomé Sanchez y a otros, y asimismo ha visto este testigo no consentir llevar cajas, sino sacarselas en tierra, y a otros dejarselas llevar entre uno, o dos y tres pasajeros, una para sus matalotaje y esto ha visto a los dichos maestros y a otros que no se acuerda, y esto ha visto de mucho tiempo a esta parte.-

A las 10... dijo: que la sabe como en ella se contiene porque por evitar inconvenientes de perdidas de naos, especial, la Nueva España /9vº/ que es mas largo camino y trabajoso y peligroso que todos los otros, y esto es la verdad por el juramento que hizo y firmo. Pedro Ximenez.-

TESTIGO.- Pedro Gordo, hombre de la mar y piloto del puerto y barra y canal de esta villa, vecino de esta dicha villa, juró en forma de derecho, y de la primera pregunta dijo que conoce a los mas maestros de ellos, especialmente a Francisco Pavon y a Pedro de Soria y a Galdames y a Juan Ramos y a otros muchos que andan en este camino de las Indias.-

A la 2ª... dijo que la sabe como en la pregunta lo dice, que así ha visto este testigo que de 15 años a esta parte ha visto que no pueden salir las naos sin que primero se visiten, y así es publico y notorio como la pregunta lo dice, y que los visitadores que son diputados para la visitacion de naos de Indias, son Juan de Cardenas y Juan de Espinosa, visitadores.-

A la 3ª... dijo que este testigo ha visto que algunas naos ha visto ir tan cargadas demas de lo que son obligados y cree que es aprovecharse los maestros cargan demasiado mas de lo que buenamente pueden cargar y que no se acuerda que maestros lo han hecho de mas tiempo de 15 años a esta parte.

A la 4ª... dijo que este testigo lo sabe como /fº 10/ en esta pregunta se contiene porque en algunas naos se ha hallado que los visitadores han mandado sacar carga que demasiado llevan y hacerlas enviar a Sevilla, y a otras ha visto que por ruegos las han dejado, y este testigo no se acuerda de navios y a que maestros, y esto es lo que sabe de esta pregunta y que Juan de Cardenas y Espinosa son visitadores de las naos de las Indias.-

A la 5ª... dijo que la no sabe.-

A la 6ª... dijo: que sabe este testigo del tiempo desde que es piloto ha visto ir muchas naos muy cargadas demasiadamente, mas de lo que son obligados a llevar, y que ha visto echar echazon con temporal por la muy demasiada carga que llevaba, han alijado muchas mercaderias, especialmente la nao de que iba por maestre Diego de Soria y la nao de Cristobal Alvarez, que por ir muy cargada se perdió a la salida de la barra de Barrameda. Iten, otra nao de Diego Garcia que iba cargada para las Indias por llevar demasiada carga, queriendose tornar a entrar en el dicho puerto de Barrameda se perdió. Iten, dijo, que en todo lo demas contenido en esta pregunta este testigo lo tiene asi por caso cierto y sin duda que pasa así / 10vº / en verdad, porque este testigo lo ha visto muchas veces en la dicha navegacion de las Indias donde ha ido y venido por marinero.-

A la 7ª... dijo: que sabe lo contenido en esta pregunta segun y como en ella se contiene, porque este testigo lo ha visto muchas veces en la dicha navegacion de las Indias, y asi es publico y notorio entre los marineros que siguen el dicho viaje.

A la 8ª... dijo: que sabe lo contenido en esta pregunta tal como en ella se contiene porque lo ha visto muchas veces pasar asi como en esta pregunta dice, y asi dijo que es publico y notorio entre los marineros y gentes que de ello tienen noticia.

A la 9ª... dijo: que este testigo ha visto algunas veces lo contenido en esta pregunta ser y pasar asi como en esta pregunta se contiene, especialmente con Diego, capitán maestre de nao que fue a las Indias y con otras personas maestros, lo cual ha visto asi hacer de 10 años a esta parte.

A las 10...dijo: que lo contenido en esta pregunta le parece ser justo y cosa lícita y que sería muy bien hacerse así.-/fº 11/

A la 11ª pregunta dijo que se afirma en lo que dicho ha, y que esta es la verdad para el juramento que hizo y dijo que no sabe escribir.-

TESTIGO.- Francisco Arias, alcalde de la mar de esta villa de Sanlucar y piloto de la barra y canal de ella, juró en forma y a la primera pregunta dijo que conoce a muchos de los maestros que han acostumbrado y acostumbran a ir los viajes contenidos en esta pregunta.-

A la 2ª... dijo que sabe lo contenido en esta pregunta como en ella de contiene

y así dijo que lo había visto algunos y dijo que es así público y notorio entre los mercaderes y maestros y personas que navegan los dichos viajes, y que sabe que los visitadores que visitan las dichas naos son Juan de Cárdenas, que este es el más continuo a ello, y también Espinosa es visitador, y que este testigo ha visto partirse naos del puerto de Bonanza de esta Villa para ir a las dichas Indias sin que haya venido ninguna persona a las visitar de cuya causa este testigo ha visto haber en ello mala orden.

A la 3ª ...dijo/ que sabe lo contenido en esta pregunta como en ella se contiene porque este testigo así lo ha visto algunas // 11vº / veces a algunos maestros de nao que han ido el dicho viaje, especialmente a Juan Ramos, maestro, que iba a la Nueva España, y a Francisco Camacho, maestro, y a otros maestros de que al presente no se acuerda lo cual ha sido de más de 10 años a esta parte.

A la 4ª ... dijo que lo que sabe es que este testigo ha visto en los años y días pasados de 10 años a esta parte visitar Juan de Cárdenas, visitador, algunas naos que iban a las Indias y Nueva España y por hallarles carga demasiada de lo que habían de llevar les mandaba el dicho visitador sacar la carga demasiada y algunos maestros hacían y obedecían su mandato del dicho visitador y otros maestros no lo obedecían su se iban su viaje aunque el dicho visitador les ponía penas, y lo demás contenido en esta pregunta que no la sabe, y que este testigo sabe que según daño y peligro así para las personas como para las mercaderías llevar cargas demasiadas en las naos y no querer echar fuera / fº 12 / las cargas demasiadas y que al presente no se acuerda los nombres de los maestros.

A la 5ª ... dijo: que dice lo que dicho ha en la pregunta antes de esta y que sabe y este testigo ha visto muchas veces que después de visitadas las naos y salidas de la barra y canal de Barrameda y salidas de la barra venirse los pilotos de la barra que las había sacado y el visitador Cardenas con los pilotos, y llegados a esta villa este testigo ha visto a excusa del dicho visitador ir barcos a las dichas naos así con ropa como con esclavos para que lleven las dichas naos y esto tiene por uso y costumbre los más de los maestros que siguen el dicho viaje, pero que no se acuerda este testigo, al presente, los nombres de los maestros, y que esto se ha hecho y hace, y este testigo así lo ha visto de 10 años a esta parte.

A la 6ª ...dijo: que sabe lo contenido en esta pregunta como en ella se contiene porque así caso público y notorio sin duda pasa y ha pasado así como en esta pregunta se contiene y que no tiene memoria al presente los nombres de los maestros que lo han hecho, mas que ha pasado así de 10 años a esta parte.-

A la 7ª pregunta dijo que lo contenido en esta pregunta es cosa muy cierta y verdadera que no tiene ninguna razón en contrario, y este testigo ha visto sacar por la barra de Ba- / 12vº / -rrameda en seguimietno del dicho viaje y van tan empachadas y cargadas sobre cubierta que aun el cabestrante que ha de ir libre, ir tan empachado que no se podía servir del, y que no se acuerda al presente los nombres de los maestros de las tales naos.

A la 8ª ...dijo: que sabe lo contenido en la pregunta como en ella se contiene

porque este testigo ha visto asi y que esto es muy notorio entre las personas que siguen el dicho viaje.-

A la 9ª...dijo que este testigo ha visto a muchos pasajeros que han ido el dicho viaje en diversas naos, querer meter arcas en las dichas naos para llevar sus matalotajes y vestidos y no consentir los maestros meter arcas en las naos y algunos que tenían las arcas en las naos este testigo ha visto sacar lo que tenían las arcas y hacer a sus dueños que hiciesen lios de ropa y echar las arcas a la mar y en lugar donde iban meter los maestros mercaderías de personas por gozar de los fletes, y lo demás contenido en esta pregunta dijo este testigo que es cosa cierta y notoria pasar así como en ella se contiene pero que no tiene memoria los nombres de los maestros /folio 13/

A la 10ª... dijo: que lo contenido en esta pregunta es cosa justa y muy buena y es tal que a este testigo le parece así como en esta pregunta se contiene, pero que este testigo es marinero y piloto de la barra de esta villa y persona dabadora en el arte de la mar y cada día ve los inconvenientes y desordenes que hay en las naos que siguen este dicho viaje, así en las cargas demasiadas de mercadería y pasajeros como en otras cosas, y que es bien y cosa santa proveerlo y remediarlo quien lo puede remediar.

A la 11ª... dijo: que se afirma en lo dicho y que es verdad para el juramento que hizo y firmole.- Francisco Arias.-

TESTIGO.- Rodrigo Alonso, piloto de esta barra y canal de esta villa de Sanlúcar y vecino de ella, juró en forma de derecho y de la primera pregunta dijo: que conoce a los maestros, a Francisco Sanchez y Gorvalan y a Galdames y a Pavon y a otros muchos maestros que tratan en la navegación de las Indias.-

A la 2ª... dijo: que la sabe como en ella se contiene porque ha visto registrar y visitar a los visitadores que es Juan de Cardenas y a Bartolomé Díaz, hacer visitación de naos que van a las Indias, y esto es lo que sabe de esta pregunta.- / 13vº /

A la 3ª...dijo que es verdad lo contenido en esta pregunta porque este testigo lo ha visto comunmente a todos los que siguen esta navegación que son mas lo que llevan demasiada carga que no los que van en razón, y lo que este testigo cree que lo hacen por codicia de ganar mas fletes, y que esto es lo que sabe de esta pregunta de mas de 10 años a esta parte, porque este testigo es piloto de esta barra y canal de esta villa de tiempo de 10 años a esta parte.

A la 4ª... dijo que ha visto a Juan de Cardenas visitar las naos de las Indias, especial la nao de Bartolomé Carreño y que le mandó sacar cierta carga porque estaba muy demasiada cargada y que a ruego del Sr. Juan Alonso lo dejó llevar la dicha demasiada carga, y a otras naos mandar sacar algunas toneladas y enviarlas a Sevilla, y a este testigo le parece que en llevar la demasiada carga de la que puede llevar es gran daño y peligro de la nao y pasajeros y mercaderías, y esto sabe de esta pregunta.-

A la 5ª... dijo que la sabe como en ella se contiene porque este testigo lo ha visto llevar en los dichos navios muchas veces mercaderías y esclavos yendo la nao a la vela despues de visitada, y que este testigo lo ha visto comunmente a todos los maestros /fº 14/ que siguen el dicho viaje, y esto sabe de esta pregunta.-

A la 6ª... dijo que es verdad lo contenido en esta pregunta por lo que ve comunmente y este testigo le parece que en ir las naos muy cargadas que es gran daño y peligro de los navios y pasajeros y mercaderias porque se acostumbarn algunas veces perderse, y asimismo hacen echazon y se tardan en los viajes, y pasado lo demas que en la pregunta dice, y este testigo le parece y es cosa justa y buena que se remediase y este testigo ha oido decir que algunos navios se han perdido por ir sobrecargados y especialmente vio perder la nao de Melchor Rodriguez sobre la barra de esta villa, y este testigo le parece que iba muy sobrecargada, esto sabe de esta pregunta.

A la 7ª... dijo: que este testigo ha visto del tiempo que dicho tiene a esta parte ir los navios que van al dicho viaje con mucha carga demasiada sobre cubierta en tal manera que los marineros no podian mear, como era razon, las dichas naos ni asimismo los pasajeros podran ir sino con mucha pena y esto ha visto este testigo comunmente a todos, y asi es publico y notorio.

A la 8ª... dijo: que lo sabe lo con-/14vº/-tenido en esta pregunta porque este testigo ha visto ir las dichas naos que van el dicho viaje tan cargadas sobre cubierta que a su parecer no llevaban las pipas de agua que para tan largo viaje se requieren, segun la cantidad de marineros y pasajeros que ha visto ir, y que asimismo este testigo ha visto sacar de los navios las cargas de algunos pasajeros porque no habia lugar donde las pudiesen llevar, y que lo demas en la pregunta contenida no lo sabe.-

A la 9ª... dijo: que lo que ha visto este testigo es que ha visto concentrarse los pasajeros con los maestros a diversos precios cada uno como se igual y que algunos ha visto pagar la mitad del flete que se concierta, o alguna parte de ello, y esto es lo que sabe de esta pregunta y que no tiene memoria que maestros son, mas que comunmente lo hacen todos; y lo demás de la pregunta no la sabe.-

A la 10ª... dijo que la sabe lo contenido en esta pregunta porque es cosa buena ponerse remedio en ello, y esta es la verdad para el juramento que hizo y dijo que no sabe escribir.-

TESTIGO.- Juan Bernal, hombre de la mar, piloto de la barra y canal de esta villa y vecino de ella... etc.etc. /fº 15/ y de la primera pregunta dijo que conoce a los maestros a Galdames y a Francisco Vara y a Cristobal y a Juan Ramos y a otros muchos maestros que navegan para las Indias.-

A la 2ª... dijo que la sabe como en ella se contiene porque este testigo ha visto a Juan de Cardenas y a otros visitadores, que no le conoce de nombre, de mas de 15 años a esta parte, visitar las naos y mercaderias, y ha visto registrarlas y es verdad que no pueden partir sin ser registradas las naos que van a las Indias y que piden las licencias en la pregunta contenida.-

A la 3ª... dijo que la sabe como en la pregunta lo dice, de todo el tiempo que tiene dicho, tomar carga demasiada por codicia de ganar mas fletes y que ve que lleven mas carga del porte que son los dichos navios y de los que para la navegacion se requiere, y que este testigo lo ve hacer a todos los maestros que siguen el dicho viaje.

A la 4ª ... dijo: que lo ha visto este testigo visitador las naos que se despachan de esta dicha barra para las dichas Indias en la visitacion que les ha visto hacer por Juan de Cardenas, visitador, le ha visto mandar sacar algunas veces carga demasiada de los navios que en los navios estaban /15vº/ y que algunas veces ha visto sacar la dicha carga y otras veces no se ha sacado, este testigo no sabe la causa porque, especialmente mandó a Bartolome Carreño que sacase cierta carga demasiada que el dicho navio llevaba, y este testigo no vio sacar la dicha carga y que no sabe la causa porqué y que esto ha visto en otras naos, que lo demas en la pregunta no lo sabe.

A la 5ª ... dijo que la sabe como en ella se contiene porque este testigo ha visto muchas veces de este tiempo a esta parte ha visto que despues de visitadas las dichas naos en este puerto, por los dichos visitadores, muchas veces ha visto escondidamente ir los barcos a los navios que van el dicho viaje y meter en ellos mercaderias y esclavos y que lo demas en la pregunta no lo sabe.-

A la 6ª ... dijo que la sabe como se contiene de mucho tiempo a esta parte de mas de 15 años a esta parte porque este testigo es piloto y hombre de la mar, y ha andado en los dichos navios que andan en el dicho viaje, que de los maestros no se acuerda, y lo demas en la pregunta no lo sabe y este testigo dice que es publico y notorio.

A la 7ª ... dijo que la sabe como en la pre-/fº 16/-gunta lo dice porque este testigo ha visto muchas naos de mucho tiempo a esta parte y que esto es lo que sabe de esta pregunta.

A la 8ª ... dijo que la sabe como en ella se contiene a muchos maestros por codicia de ganar mas fletes no dejan el lugar perteneciente para la cantidad de las pipas de agua que es menester para tan largo camino, segun el numero de marineros y pasajeros, y que ha visto quejarse a muchos pasajeros de los maestros y pedirles el agua y darsela por taza a los dichos pasajeros y padecer necesidad, y este testigo ha visto reñir los pasajeros con los maestros porque no les dejan llevar sus cajas para sus mantenimientos y vestidos, y los maestros no quererlas llevar, y esto sabe de esta pregunta.-

A la 9ª ... dijo que la sabe como en la pregunta lo dice porque este testigo ha visto concertarse con los pasajeros los maestros, a diversos precios, y que ha visto algunas veces a algunos de los pasajeros pagar en este puerto parte de los dichos fletes y que a muchos pasajeros hacerles llevar los dichos maestros entre dos o tres una caja, y lo demas de esta pregunta contenido es publico y notorio entre muchas personas.- /fº 16vº /

A las 10 preguntas dijo que es verdad lo contenido en esta pregunta y le parece a este testigo que es conciencia consentir y no poner remedio en ello, y es bueno que se pudiese remedio en ello y dijo que este testigo lo ha visto platicar a muchas personas que seria bien que se remediase todo esto; y esta es la verdad y dijo que no sabe escribir e hizo su señal.

Y asi tomados y recibidos los dichos testigos en la forma que dicha es luego el

dicho Sr. Pedro Ortiz de Matienzo mandó a mi el dicho Escribano Publico, en cuya presencia fueron tomados y recibidos sus dichos, que se lo diese todo en manera que haga fe. Y yo el dicho Escribano Publico le di ende esto firmado del dicho Sr. Pedro Ortiz y signado con mi signo y cerrado y sellado; que fue hecho y pasó en la dicha Villa en los dichos dias, mes y año sobredicho, a la cual fueron testigos Juan de Illescas, Escribano Publico de esta villa y Gonzalo Delgadillo y Juan de Monzon, Procurador y vecinos de esta villa.-

Pero Ortiz Matienzo-rubricado.- Yo Anton de Cales, Escribano Publico de esta Noble Villa de Sanlucar de Barrameda, por el Duque, mi Señor lo hice escribir e hice aqui mi sig-//SIGNO//no y soy testigo
rubricado.