

HISTORIA

LA TRIPULACIÓN DE LAS NAVES EN
EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO
(SIGLOS XVI-XVII)

JOSÉ MIGUEL RODRÍGUEZ YANES
La Laguna, Tenerife

1. INTRODUCCIÓN. LAS FUENTES

Las relaciones mercantiles entre Canarias y América han sido vitales para el archipiélago, y el papel isleño en la Carrera de Indias está fuera de duda. En esta ocasión se pretende un acercamiento a uno de los aspectos relacionados con ese tema como es el de la tripulación de las naves que, desde el archipiélago, se dirigen al Nuevo Mundo. Disponemos de referencias valiosas en los estudios clásicos sobre el comercio canario-americano, preferentemente desde una óptica ordenancista, y en algún artículo que se ha referido a este asunto con una limitación cronológica y espacial que ahora se pretende ampliar¹. Pero aún falta profundizar en una materia en la que el presente estudio es sólo una aportación más.

La documentación notarial, en la que primordialmente nos basamos, constituye un magnífico observatorio para estudiar diversos aspectos de la vida marítima de estos siglos, pues, como es conocido, la documentación oficial y aduanera —registros, libros de aduana, etc.— sólo ofrece una parte de la verdad. Los intereses y la precariedad fabrican los fraudes y trucos, buscan las mil maneras de volver —digámoslo así— más flexible la rígida normativa. Como casi siempre, realidad y legalidad son dos mundos que se tocan, pero no coincidentes.

La tipología documental más útil para nuestro objetivo, dejando a un lado las cartas de fletamento, que nos proporcionan datos acerca del propietario y/o capitán y maestro de las embarcaciones, son los conciertos con la tripulación, sobre todo con los maestros y pilotos, pues esta clase de escrituras nos ofrece una riqueza informativa muy superior a los fletamentos para el objetivo del presente trabajo. Instrumentos complementarios pueden ser los pode-

1. PERAZA DE AYALA, J.: El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII, Sevilla, 1977; MORALES PADRÓN, F.: El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII), Sevilla, 1955; LOBO CABRERA, M.: «Gran Canaria e Indias hasta la creación del Juez de Registros», en IV Coloquio de Historia canario-americana (1980), Las Palmas, 1982, t. I.

res, como los conferidos por los dueños a las personas que deseaban que administrasen su navío —por encima del supuesto maestre—, o los reconocimientos de verdadera propiedad y de inscripción falaz en el registro que otorgan los maestros a favor de los auténticos dueños de navío y fletes, así como de los apoderados y rectores del barco. También pueden servirnos los préstamos o anticipos efectuados por los maestros o armadores a marineros y grumetes.

Nuestro estudio se circunscribe a las dos principales islas realengas, Tenerife y Gran Canaria. Fundamentalmente hemos apelado para la recopilación de noticias sobre la primera a un recorrido por buena parte de los protocolos notariales de la escribanía radicada en Garachico, localidad que alternó con Santa Cruz la primacía portuaria con Indias según los datos del almojarifazgo, situándose incluso ese solo puerto en no pocas ocasiones por encima de los de Santa Cruz de la Palma y Las Palmas, los otros núcleos con significativa participación en este comercio², datos refrendados para el siglo XVII por la estadística de López Cantos. Se han tenido en cuenta asimismo algunos protocolos de escribanías laguneras, que proporcionan datos del puerto capitalino tinerfeño, y para Gran Canaria contamos especialmente con la colección documental de Lobo Cabrera para el siglo XVI³.

En cuanto al límite temporal del trabajo, nuestra búsqueda se ha concentrado en la etapa de mayor intensidad de relaciones canarias con el Nuevo Mundo. Como se puede apreciar a través de los diversos registros notariales publicados, de la bibliografía citada y de algunos artículos realizados sobre el comercio con América durante la primera mitad del Quinientos⁴, las relaciones comerciales sólo comienzan a ser estimables a partir de la década de los años cuarenta, si bien la coyuntura más importante se sitúa en las últimas décadas de esa centuria y primeras de la siguiente. Algo similar ocurre en Gran Canaria, donde la época de apogeo de la exportación indiana arranca de los años sesenta⁵. Esto explica la escasez de contratos con oficiales o marineros en las fuentes consultadas durante los primeros decenios, y por ello también hemos seleccionado el período de mayor tráfico: 1550-1640.

2. RODRÍGUEZ YANES, J. M.: Aproximación al estudio del Antiguo Régimen en la comarca de Daute (Tenerife): 1500-1750, Santa Cruz de Tenerife, 1988, pp. 62 y 95-98; LÓPEZ CANTOS, Angel: «El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII» en II Coloquio de Historia canario-americana (1977), Las Palmas, 1979.

3. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia, Madrid, 1990.

4. Un ejemplo significativo es la aportación de Fernando CLAVIJO HERNÁNDEZ, que engloba aportaciones anteriores: «Los documentos de fletamentos en el primer tercio del siglo XVI», en IV Coloquio de Historia canario-americana (1980), Las Palmas, 1982 (de 82 fletamentos, sólo tres guardan relación con Indias); MARRERO RODRÍGUEZ, M.: «Algunos viajes atlánticos de los vecinos de Tenerife en el primer tercio del siglo XVI», en II Coloquio de Historia canario-americana (1977), op. cit.

5. LOBO CABRERA, M.: «Gran Canaria e Indias hasta la creación...», art. cit., p. 131.

2. GENERALIDADES SOBRE LA TRIPULACIÓN

No poseemos datos seriadados acerca de la composición numérica de las dotaciones. Se puede suponer que en los primeros tiempos fue similar o inferior a la de los navíos salidos de Andalucía, como lo ponen de manifiesto algunas relaciones de registros ante el Juez de Indias de Tenerife, si acaso variando en cantidad de acuerdo con la mayor envergadura media de los barcos de la Carrera, pues hubo tolerancia respecto al corto tonelaje (inferior generalmente a las 80 tm.) de las naos del archipiélago⁶. Los datos de construcción o compraventa de navíos de que disponemos ratifican ese escaso tonelaje, aunque algunos autores, como Pérez-Mallaina, dudan de la veracidad del arqueo de las naves canarias; no obstante, él mismo comprueba cómo en la centuria ilustrada esa capacidad era notoriamente inferior a la andaluza.

En fechas tardías la tripulación, particularmente la cuantía de marineros y grumetes, fue creciendo, como se evidencia en los datos ofrecidos para comienzos del siglo XVIII por el citado autor⁷, y hay que pensar que la emigración ante un empeoramiento de las condiciones de vida es responsable de ese exceso de carga humana.

La composición de la tripulación y su jerarquización, a tenor de los aludidos registros ante el Juez de Indias tinerfeño⁸, es la siguiente: a) en el primer nivel destacan los responsables máximos de la embarcación —sea desde el punto de vista disciplinario, del cuidado de las mercancías o de la fijación del rumbo— junto al resto de los oficiales: capitán, maestre, piloto, contra maestre o acompañado de maestre, escribano, despensero y calafate, si bien —sobre todo a medida que avanza el tiempo— se tiende a una distinción, separando a los primeros cinco oficiales citados, amén de la eventual presencia de capellán y cirujano, de despenseros, calafates, carpinteros, guardián, condestable...; b) en segundo o tercer lugar, según el criterio que utilicemos, encontramos al resto de la dotación, dentro de la cual a su vez es perfectamente nítido un desglose entre los marineros, en torno a la media docena, y los grumetes y pajes, en número variable (entre tres y siete los primeros, y entre tres y seis los segundos). El total, entre 25-30 tripulantes, está por encima de la cifra ofrecida por Lobo (12-16) —muy discutible por estar basada en algún que otro concierto notarial, cuando en los protocolos sólo se recoge una parte de los ajustes con la tripulación⁹—, y por debajo del alto número en que se

6. PERAZA DE AYALA, J.: El régimen comercial de Canarias..., op. cit., pp. 31-32.

7. PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo E.: «La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del Comercio. 1700-1708», en II Coloquio de Historia canario-americana (1977), t. I, Las Palmas, 1979.

8. Nos hemos basado en las visitas efectuadas en 1633 a los navíos «San Juan» y «Santa Cruz y San Diego» y a la fragata «San Agustín», que se dirigían todos a La Habana (AHPST, leg. 2.006, s.f.).

9. LOBO CABRERA, M.: «Gran Canaria e Indias hasta la creación...», art. cit., p. 123.

incrementó a finales del siglo XVII en adelante, superando los 70 componentes¹⁰. Además, solía figurar en el registro, fuera de la tripulación, un mercader, y en ocasiones viajaba un corto número de pasajeros.

Las edades rara vez sobrepasan los cuarenta años. Como es de suponer, la media de edad es superior en el primer grupo (entre 25 y 40 años), aunque se dé algún caso de precocidad motivada posiblemente por fraude en la inscripción, pues no deja de ser extraño un maestro de 18 años, por ejemplo, con la enorme responsabilidad teórica que recaía sobre este cargo, aunque ya se comentará más adelante que en no pocas ocasiones se trataba de meros testaferrros. La edad media es ligeramente menor entre los marineros, para ser francamente inferior en grumetes y pajes, fluctuando los primeros —de los segundos no se nos proporciona este dato, pero seguramente tendrían entre 12 y 14 años— entre 15 y 20 años. El binomio edad-experiencia marina, pues, resultaba fundamental para determinar la pertenencia a uno u otro grado.

Las embarcaciones partían bien pertrechadas de alimentos y utensilios marinos, necesarios para reponer o reparar en un trayecto que no por bien conocido dejaba de comportar riesgos, de modo que las vituallas sobrepasaban el consumo calculado en raciones diarias para un viaje de duración media. Así nos lo confirman las provisiones de algunos barcos¹¹, que además, conforme a unas ordenanzas que a veces incumplen y para hacer frente a la piratería, iban equipados con una modesta defensa¹².

10. Vid. nota 7.

11. AHPST, leg. 2.006, s.f. El navío «Santa Cruz y San Diego», con destino La Habana, llevaba 25 pipas de vino para brebaje, 12 pipas de agua, 26 qm. de bizcocho, 100 pargos, 3 canastas de sardinas, 1 carne de una vaca, 4 arrobas de aceite, 3 peruleras de vinagre, 3 fas. de arvejas, 4 barcadas de leña, 10 qm. de brea, 2 fardos de pacaje, 18 qm. de jarcia, 50 libras de velas, 1 cuerpo para la bomba, 1.000 tachuelas para la bomba. Por su parte, la fragata «Ntra. Sra. del Rosario y San Antonio», rumbo a Tierra Firme, iba cargada con 30 qm. de bizcocho, 100 pargos, 6 millares de sardinas, 2 fas. de habas, 1 fa. de garbanzos, 2 vacas saladas, 30 tocinetas, 3 qm. de quesos, 10 a. de aceite, 1 p. de vinagre, 50 restas de cebolla, 10 cabos de ajos, 50 qm. de brea, 12 p. de agua, 2 fardos de lienzo para velas, 1 docena de tablas, 3 qm. de jarcias, 3 a. de estopa, 1 cuero para la bomba, 2 a. de sebo. Según Babio Walls, se recomendaba a los barcos de la Carrera que comprasen en Canarias cantidad de carne por su baratura: BABIO WALLS, Manuel: «La alimentación y los principios dietéticos del embarcado en la Carrera de Indias: aportación de los puertos insulares», en V Coloquio de Historia canario-americana (1982), Las Palmas, 1986, pp. 212-213. Para más detalles sobre aspectos alimenticios de las naos indianas, en general, vid. MARTÍNEZ, J. L.: Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI, Madrid, 1983, pp. 60-65, o TRUEBA, Eduardo: Sevilla marítima. Siglo XVI, Sevilla, edic. de 1990, pp. 181-197.

12. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e indias durante..., op. cit., doc. 180. La carabela «Ntra. Sra. de la Esperanza» contaba en 1566 con 6 piezas de artillería (2 de bronce y 4 de hierro) y 1 quintal de pólvora, además de utensilios para diversas necesidades: 2 calderas de cobre (una de brear y otra de cocinar), 3 hachas, 2 azuelas, 2 asadores, 2 pipas de agua y 14 qm. de bizcocho.

3. EL EQUIPO DE MANDO

3.1. *El capitán*

Era la máxima autoridad de la nave, concentrando la capacidad de decisión en todos los órdenes, si bien en lo que atañía a la navegación en la práctica delegaba en el piloto. Ahora bien, frecuentemente el capitán es el señor o uno de los señores (la multipropiedad está muy extendida en las embarcaciones, así como las compraventas de tercios y hasta quintas o séptimas partes de las mismas), o un apoderado del propietario. Lo normal es que en el contrato que se formaliza con el maestre —hay que precisar que el propio capitán suele ejercer el oficio de maestre— se confíen a éste las facultades de fletar y concertarse con el resto de la tripulación, pero a veces se hace otra escritura aparte para transmitir esas prerrogativas¹³.

El capitán, cuando no tiene parte en la propiedad del barco, es nombrado por los dueños de éste, como ocurre en 1561 con el gaditano Julio Sesario, designado a tal efecto por el flamenco Nicolás Jans y el también gaditano Antonio Lorenzo, señores de la nao «Ntra. Sra. de la Concepción»¹⁴, por tiempo indefinido, pudiendo hacer fletamentos y contratar tripulación.

Lo expuesto antes y la penuria documental para este tipo de contratos con capitanes torna problemático extraer conclusiones. Así, en un contrato fechado en 1625 en realidad el capitán, Juan de Aranda, no ejerce el mando —aunque sí disfrute de un trato preferencial, como en la comida, que se le serviría en la mesa de popa—, pues esa función queda reservada para un apoderado del armador, reconociendo Aranda que «sólo voy en la dicha plasa para pasar a las dichas Yndias», circunstancia que explica el escuálido salario de 50 ducados para un viaje que tenía como destino San Juan de Ulúa¹⁵. En otro documento, de 1630, el capitán, Mateo del Hoyo Ximénez, nombrado por el dueño del barco «S. Diego, San Juan y la Esperanza», don Melchor López Prieto de Saa, cobraba 300 ducados —igual que el maestre— por el trayecto hasta La Habana, donde juntamente con el maestre debía entregar nave y fletes a un apoderado de Prieto de Saa¹⁶. Pero esta situación de doble contratación, por razones de rentabilidad y por los motivos antes aducidos, debió darse contadas veces. Por ejemplo, en 1632 don Baltasar de Vergara Grimón opta por aunar en una misma persona, Diego Rodríguez Gómez, las funciones

13. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 201.

14. LOBO CABRERA, M.: *Ibid.*, doc. 69.

15. AHP SCT, leg. 2.104, f.º 483. Similares ejemplos los hallamos en 1582 y 1585. En la primera fecha, Antonio Espino, que va por capitán en el navío «San Pedro» a N. España, maestre Andrea Franco, se contenta con que se le dé de comer como era costumbre a oficial de tal rango, pero no llevaría salario. En la segunda data, Juan Nava de la Fuente, capitán del navío «San Antonio», maestre Francisco Cortés, rumbo a Cartagena, renuncia a su sueldo (LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., docs. 629 y 721).

16. AHP SCT, leg. 2.109, f.º 304.

de capitán y maestre, por lo que éste debía percibir 300 ducados de plata doble por su derrota hasta Veracruz, con escala en La Habana, y el regreso a Tenerife¹⁷.

3.2. *El maestre*

a) Funciones y obligaciones

Tanto los autores que han estudiado el comercio indiano como el examen de las cláusulas de los contratos notariales, nos dan a conocer las funciones y el papel clave del maestre. En los puertos canarios él era el encargado de despachar la nave, haciendo todas las diligencias; al principio, ante los escribanos del respectivo puerto, y en 1546 ante los de Cabildo con asistencia de la Justicia, reforzada ésta desde 1558 con dos regidores diputados¹⁸, ante quienes debían mostrar sus credenciales. Finalmente, las competencias recayeron ante los Jueces de Registros o de Indias, a partir de su creación en 1564 —con sede en La Palma— y su extensión a las otras dos islas realengas en 1566. Después del primer paso (solicitud de registro, licencia para pasar por maestre previa información —actos cuyo costo corría por cuenta del peticionario—, y presentación de fianza¹⁹), y mientras se realizaba la labor burocrática de inspección por parte del juez y sus subalternos, el maestre reclutaba a la tripulación y ajustaba los pertinentes conciertos con la misma a sueldo o al tercio, fletaba al través o por partes la nave percibiendo las averías, avituallaba el barco de todo lo necesario para la travesía y efectuaba las reparaciones necesarias²⁰. Si todo se desarrollaba correctamente, se recibía la certificación de la licencia de despacho y del registro.

Toda la burocracia previa a la salida del barco, con las tres visitas reglamentarias y los trámites de obtención de licencia del piloto y del escribano, parecía más pensada para sostener a los diversos oficiales (Juez, su escribano, alguacil...) que para garantizar la fiel ejecución de las ordenanzas, elevando

17. AHPST, leg. 2.111, f.º 282 vto.

18. PERAZA DE AYALA, J.: El régimen comercial de Canarias..., op. cit., pp. 35-36. Un ejemplo de este requisito ante los gobernadores, en AHPST, leg. 2.215, f.º 291 vto.

19. Pérez Mallaina señala que frente a la mayor exigencia en Andalucía, donde se requerían tres fianzas, bastaba con una en Canarias (vid.: «La navegación canaria a Indias...», art. cit., p. 385). La elevada cuantía de la suma exigida como fianza, normalmente presentada por algún o algunos cargadores o copropietarios de la nave, motiva el que el dueño, o éste y el maestre, declaren ante escribano que esa cantidad (5.000 ó 6.000 ducados) sería remitida a la islas en caso necesario para que el garante no sufriera perjuicio (un ejemplo, en M. LOBO CABRERA: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 547).

20. Acerca de las obligaciones que atañían a los maestros cara a la seguridad de las naves, vid.: TRUEBA GÓMEZ, Eduardo: «Normativa sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante la segunda mitad del siglo XVI», en V Coloquio de Historia canario-americana (1982), t. IV, Las Palmas, 1986, pp. 280-283.

los gastos del despacho y originando no pocos abusos en los derechos percibidos a pesar de la regulación de los aranceles de 1573²¹.

En el contrato con el armador, el maestre se obligaba a guardar el barco y las mercaderías bajo pena de satisfacer el doble del posible daño causado por su negligencia, costas aparte. Las ordenanzas de la Casa de Contratación, por otro lado, regulaban las penas pecuniarias imputables a la parte contraventora del concierto, pero algunas escrituras incluyen alguna cláusula específica de esta naturaleza, como la que preveía una indemnización de 30.000 mrs. por parte del dueño de la nave si rescindía el convenio²².

Durante el viaje no entraba en la guía de la nao, a cargo del piloto, aunque podía ocurrir que ambos puestos recayesen en una misma persona. Quedaba bajo su incumbencia no salirse de la derrota aportando a puertos diferentes de los señalados en el registro, cumplimentar la legalidad en Indias (abono de derechos reales, presentación de documentación, etc.), entrega de las mercancías a sus dueños o apoderados, y regreso —en su caso— a la capital andaluza tras haberse sometido para su salida de América a los trámites oficiales pertinentes, navegando en conserva de la flota hasta Sevilla, donde presentaba ante las autoridades de la Casa de Contratación toda la documentación de los puertos de la ruta y daba cuenta de la tripulación y demás circunstancias de la nave desde el momento del inicio del viaje en esa ciudad o en Canarias. Allí, después de entregar las mercancías a dueños o consignatarios, terminaba de pagar a la tripulación.

Si así lo estimaba conveniente, el dueño podía revestirlo de más amplia potestad, como lo hace el almojarife tinerfeño Cristóbal Ruiz con los maestros de dos navíos suyos en 1583, concediéndoles poderes judiciales, autoridad para concertar fletes para trayectos por el Caribe, transportar pasajeros, decidir si el estipendio de la tripulación debía ser por salario fijo o al tercio, etc.²³

b) Procedencia

Recordemos, en primer término, lo ya reseñado acerca de la coincidencia entre señores y maestros. Aunque hemos optado por primar los datos extraídos de los conciertos, se ha realizado una aproximación a los fletamentos tinerfeños para ofrecer una imagen lo más fiel posible de la realidad.

La inmensa mayoría de los inscritos como maestros son canarios o andaluces (al menos, el 85% del total), pero la mayor o menor importancia de unos u otros varía según el sistema que adoptemos. Si sólo nos atenemos a los contratos, la hegemonía es de los isleños (55%), mientras los andaluces siguen con un 33%, pero hay que advertir que la serie de escrituras de esta índole no es lo suficientemente amplia, y no siempre se facilita el dato del origen. Si

21. MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario de Canarias*, Sevilla, 1970, t. I, pp. 202-208.

22. AHP SCT, leg. 2.066, f.º 280.

23. AHP SCT, leg. 2.234, fols. 591 vto. y 600.

manejamos contratos de fletamentos, de los que sí poseemos una amplia serie para la segunda mitad del siglo XVI tomada del puerto de Garachico, la situación da un vuelco, colocándose los andaluces en cabeza con un 52% (de los que el 58% son sevillanos, generalmente procedentes del marinero barrio de Triana), mientras los canarios representan el 32% y los portugueses el 11,5%. Los maestros de otra naturaleza (área del Caribe o de otras zonas peninsulares), son poco significativos.

c) La otra cara de la realidad: «Personas supuestas» y limitación de facultades. El fraude.

El papel director del maestre hacía de él pieza crucial en el fraude, lo que explica el teórico control a que lo somete la Casa de Contratación pues, aparte de las tres visitas que sufren los navíos, ya se ha dicho que debían presentar fianza para, entre otras cosas, asegurar que no pudiese llevar a bordo más mercancía de la permitida y registrada, ni personas prohibidas o fuera de las declaradas, y regresar a Sevilla presentando los certificados expedidos por los oficiales reales en Indias. Pero, para empezar, los registros ni siquiera eran remitidos a la Casa de Contratación por los propios Jueces de Indias del archipiélago, a pesar de las cédulas que instaban el envío de tal documentación de años atrasados²⁴.

Las irregularidades comenzaban por la propia persona del maestre. Los cometidos y poderes que les estaban confiados, en teoría amplísimos, en la práctica quedaban recortados por varios motivos: la condición de testaferro o «persona supuesta» —por utilizar la expresión más corriente en la documentación— del maestre; la presencia del señor o de uno de los dueños de la nave, con el rango de capitán; o, en su defecto, la de un representante del armador, con poderes de administración de la nao y mercaderías, o de un consignatario en el puerto del destino indiano que disponía del dinero de los fletes, decidía el retorno de la embarcación a Sevilla, etc. Incluso a veces el nombramiento de maestre lo hace el propietario cuando prácticamente ha cargado la mayor parte del navío y enrolado a la tripulación, dejando poco margen de maniobra al designado, a quien hasta se le limita su capacidad para fletar²⁵. De hecho, algún concierto, para eludir cualquier duda o malentendido, delimita competencias y privilegios. Así, el capitán y señor de la nao «Ntra. Sra. de Belén», en el nombramiento que efectúa de maestre le impone a éste unas enormes restricciones: no podía fletar el barco sin consentimiento del capitán, a cuyo cargo corría también el mantenimiento, proveimiento y despa-

24. MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario...*, op. cit., t. II, pp. 14-15. En 1606 se recriminaba que desde 1596 no se había enviado ningún registro a la Casa de Contratación, cuando —de acuerdo con las instrucciones de 1566— debía remitirse la documentación cada cuatro meses. En los años treinta del Seiscientos persistía la misma incuria (PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial...*, op. cit., p. 71).

25. LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., doc. 521.

cho de la embarcación²⁶. No son pocos los documentos de reconocimiento por parte de los supuestos maestros respecto a los verdaderos dueños o capitanes²⁷. Se detecta incluso que hay señores de navío que muestran una especial predilección por estas fórmulas, como Galderique Pagés, hijo del hacendado-comerciante tinerfeño Gaspar Fonte de Ferrera, quien en 1584 enviaba en su nao «San Miguel» a su criado Miguel de Basabe para cobrar fletes y disponer un eventual tornaviaje; en 1590, cuando envía a Campeche la nao «La Concepción», es él quien recibe fletes y averías, fornece el barco y paga a la tripulación, sin más papel para el maestre que el despacho ante las autoridades; de igual manera procede en otro nombramiento de maestre en 1593, cuando está a punto de echar al mar el galeón que estaba fabricando²⁸.

Todo iba bien si no se presentaban contratiempos, pero si surgían problemas con los oficiales indios que encerrasen responsabilidad penal para el testaferrero, éste se ponía en contacto con los verdaderos dueños del barco y fletes para que asumiesen las cláusulas de salvaguarda en su favor que constaban en el contrato notarial. Es el caso del maestre Miguel González de Alcalá, vecino de Garachico, que se había despachado para La Habana en 1625, cuando los dueños eran dos importantes comerciantes de la zona, Felipe Hernández Bestre y Lorenzo de Montesdeoca. En la ciudad caribeña fue denunciado por llevar vino fuera de registro, por lo que fue encarcelado y embargados el navío y la carga. Tras la apelación del maestre ante la Chancillería de Santo Domingo, se le pone en libertad bajo fianza. Entretanto, como la noticia del incidente había llegado al archipiélago, los mercaderes reconocen ante escribano la verdadera condición del infortunado Miguel González, obligándose a «sacarlo en paz» de aquella situación. No se trata sólo de cumplir un compromiso por parte de los verdaderos propietarios, sino de recuperar lo que era suyo, pues de otro modo el ficticio maestre presionaba con quedarse con todo²⁹.

Para reducir más gastos, incluso se recurría al piloto recién contratado —previo pacto— para que figurase en el registro como maestre (caso de Diego

26. AHPST, leg. 449, f.º CCXXVI vto.

27. En 1573 el mareante Pedro Torrent, que iba por maestre, sólo debía intervenir en el esclarecimiento de cuentas para pagar a la tripulación. En 1622 Domingo Glez., piloto de la Carrera, maestre del navío «Ntra. Sra. de la Concepción», con registro a San Juan de Pto. Rico y Costa de T. Firme, apodera a Diego Díaz Ferrera, dueño de ese navío, para que lo flete y concierte a soldada con marineros. En 1630 Nicolás Pérez, maestre de la fragata «Sta. Catalina», con destino a La Guaira, declara que la nave no iba a su cargo, sino de Manuel Martínez, capitán de esa embarcación. Juan García, maestre del navío «S. Francisco y Santiago», rumbo a Ulúa, reconocía que el dueño era don Baltasar de Vergara Grimón, quien a su vez descarga de responsabilidad a Juan (AHPST, leg. 2.225, f.º 287; leg. 2.283, f.º 441; leg. 2.275, f.º 987; leg. 2.109, fols. 420 y 434 vto.).

28. AHPST, leg. 2.237, f.º 934; leg. 2.243, f.º 294; leg. 2.247, f.º 23. Otros ejemplos de personas supuestas o con limitación de facultades: leg. 2.225, f.º 287; leg. 2.232, f.º 427 vto.; leg. 2.234, f.º 576; leg. 2.245, fols. 474 y 561; leg. 2.249, f.º 250; leg. 2.276, f.º 377; leg. 2.285, f.º 412.

29. AHPST, leg. 2.279, f.º 365 vto.

Sánchez, que iba por piloto en la barca «S. Marcos» a Ulúa, y a ruegos de Gaspar de Torres se inscribió como maestre, pero sin derecho a ningún premio³⁰).

d) Las condiciones de trabajo

Como es conocido, la remuneración en las naves indianas podía adoptar dos modalidades: a la parte (al tercio) o con salario estipulado en dinero antes de zarpar. Por lo que se desprende de la documentación consultada, hay un leve predominio del salario prefijado en los contratos de maestre, sobre todo visible a partir de las dos últimas décadas del siglo XVI, pero conservándose ciertos componentes del otro procedimiento, como la reserva de plaza para 1 pipa de vino o 1 tm. de ese u otro producto libre de flete, aunque casi siempre debía satisfacerse la avería. Más minoritaria fue la fórmula mixta (soldada más dinero fijado). Se sigue así la tendencia general de sustitución de la fórmula al tercio, de reminiscencias medievales, por la monetaria concretada antes de partir, de signo capitalista. Como bien indica Haring³¹, la primitiva comunidad de intereses y cierto espíritu igualitario entre los navegantes se fue resquebrajando y surgiendo una clara división entre el dueño o socios capitalistas y el resto de la dotación, a la par que se jerarquizaba y hacía más compleja la división funcional y salarial entre los miembros de aquélla. Cuando el convenio es a la parte, llegados a puerto se hacen las cuentas, sumándose todos los ingresos y beneficios obtenidos por la nave, de lo que se deducían las eventuales pérdidas, las «quintaladas» (2,5%, que en realidad se destinaba a compensar el particular esfuerzo de algunos marineros), y lo que restaba se dividía en tres porciones, de las que dos eran para el armador y una para la tripulación. Esta porción, por regla general, se subdividía entre la dotación de modo que un marinero recibía una parte, los grumetes dos terceras partes y los pajes una cuarta parte de soldada. El hecho de que un oficial, como el maestre, cobrase un salario prefijado no repercutía en las condiciones del resto de la tripulación³². En ocasiones aparecen como contratantes señores que reúnen la condición de pilotos, normalmente andaluces, pero desconocemos si efectivamente todo o parte del navío es suyo.

Vamos a referirnos en primer lugar al salario fijado de antemano. Las variaciones que encontramos para una misma ruta, sin que pueda manejarse a veces una interpretación basada en una evolución lineal del aumento salarial, pueden explicarse por el diferente tonelaje de las embarcaciones y las ocasionales carencias de personas hábiles para el oficio. El viaje a Nueva España se remuneraba con unos 150 ducados, mientras el retorno se compensaba con un cantidad inferior (100 ducados o una soldada y media). Los altibajos son

30. AHPST, leg. 2.231, f.º 816 vto.

31. HARING, Clarence H.: Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos, México, edic. de 1979, pp. 394-395.

32. AHPST, leg. 2.228, f.º 168 vto.

mayores para la ruta cubana, pues se podía pagar entre 130-160 ducados para la ida, mientras parece que en el viaje redondo se podían percibir entre 240 ducados —más plaza para una pipa de vino exenta de derechos— y 260 ó 300 ducados. Algo menos (200 ducados), pero con plaza para 6 tm. exentas de averías, supone el viaje redondo a La Española. Ya se sabe que el trayecto hasta Nueva España es más largo y problemático que hasta Santo Domingo o Cuba, y que el retorno se hacía en principio desde Santo Domingo, y más tarde desde La Habana, para todas las naves.

Pero la remuneración es lógicamente inferior cuando el maestre no tiene las obligaciones anejas a su cargo por las razones ya comentadas de ser persona supuesta o con ámbito de actuación mermado. En esas condiciones un viaje redondo a Campeche u Honduras se valora ente 180-200 ducados.

En algunos contratos, los menos, se acuerda un anticipo en el puerto canario, que puede girar en torno a un 20% del total, entregándose las otras dos partes —si se estipula regreso a España— en el puerto de descarga indiano, donde se abonaba el grueso, y el resto en Sevilla³³. Si no existe adelanto, generalmente se paga una mitad en Indias y otra en España, con una pequeña demora —no superior a ocho días— a partir de la descarga de la mercancía en Indias, y una espera algo mayor, de 15 días, en Sevilla.

Por lo que se refiere al pago al tercio, un completo y paradigmático modelo lo tenemos en las instrucciones-poderes proporcionadas por Cristóbal Ruiz al maestre Benito Griego, pero una variante, del monto —además de los costos— debía detrarse el salario del piloto³⁴ antes del reparto en tercios. En este tipo de contratos a la parte se generalizó el pago para los maestros, entendido como norma o costumbre, de dos soldadas y la mitad de las «ventajas» (suelen ser cámara y calzas). Sólo en un concierto de los estudiados se supera (tres soldadas), pero la paga era más reducida —de manera análoga a lo que conocemos sobre la otra modalidad— si las obligaciones y funciones eran menores, percibiendo entonces una soldada y media y quedando el resto de beneficios para el dueño del barco.

En las postrimerías del Quinientos asistimos a un recorte de las ganancias adicionales (ventajas y aprovechamientos) de los maestros, declarándose expresamente que sólo se embolsarían la cantidad en metálico y, si acaso, la mentada reserva de plaza de carga. Debió influir en ello tanto el alza de fletes como el cada vez más frecuente desplazamiento de pasajeros y el negocio ilegal de venta de esclavos, todo lo cual suponía unos buenos ingresos para los armadores.

La manutención (comida y bebida) corre a cuenta del dueño de la nave, y así ocurre desde que comienza a trabajar el oficial o marinero en el puerto canario hasta que se le paga en el puerto indiano, y si el viaje es de retorno

33. En un contrato, singularmente, se paga toda la cantidad en Indias, fórmula que sin duda convenía más al maestre (AHPST, leg. 2.227, f.º 503).

34. AHPST, leg. 2.234, f.º 591 vto.

también se le debía proporcionar comida a la tripulación durante las largas permanencias en tierra. Como se establece en los contratos, capitanes, maestros y pilotos —en algunos casos, los escribanos—, comían separadamente del resto de la dotación, conforme a su calidad, en la mesa de popa, con mantel, y servidos por marineros o grumetes. En el supuesto de que no se alimentase al maestro en la nave una vez llegados a puerto, se concretaba una determinada cantidad de reales diarios (de 4 a 8) para que pudiera hacerlo libremente.

En algunos conciertos de viaje redondo se observa que para paliar el daño que suponía la venta del navío por el propietario o su apoderado, o el desgüace, actos que implicaban la ruptura del contrato y el cese de la manutención, el contratante debía satisfacer el total del salario estipulado. Si el contrato era sólo para el viaje de ida, el tripulante —fuese cual fuese su categoría profesional, y salvo alguna excepción— se guarda muy bien de cualquier servidumbre o atadura posterior en Indias al término del desempeño de su labor, pues se consignaba explícitamente que finalizadas su obligaciones quedaría el individuo libre, o «escapul», en terminología de la época.

Mención aparte merecen determinadas situaciones, que comportan sociedades válidas por un viaje y que son singulares, sin acomodarse a norma alguna. Unas ligan como partícipes a maestros entre sí respecto a los estipendos de las naves en las que servían, o al maestro y piloto; y otras derivan de la doble condición de propietarios o mercaderes y oficiales de las naves. Veamos algunos ejemplos:

En 1563 deciden unir su suerte económica el maestro y el piloto de la nao «El espíritu santo», de modo que al final del viaje a Veracruz se haría un todo con los 200 ducados de salario del piloto y las dos soldadas y 2/3 de calzas del maestro, y en el ajuste final cada uno llevaría la mitad del monto³⁵. Otra variante curiosa es el consorcio que forman dos maestros de diferentes naves («San Antonio» y «Ntra. Sra. de Candelaria»), cuñados, que se dirijan, la primera a Campeche y la segunda a La Habana en 1582, y que también pactaron partir por la mitad el total de sus soldadas y aprovechamientos³⁶. Como antes se aludía, el desempeño de oficios por interesados en la nave podía conducir a singulares capitulaciones, como la acordada en 1592 por Nicolás Carnalla, Gaspar de Espinosa y Juan Núñez. Los dos primeros eran propietarios, respectivamente, de dos terceras partes y una parte de la nao «Ntra. Sra. del Rosario», que se encaminaba a La Habana, y Núñez era mercader que compartía con Espinosa la carga de vinos de esa nave. El ajuste que alcanzan consiste en la unión de las cinco soldadas que en conjunto iban ganando en cuanto cada uno de ellos iba ejerciendo una función (Espinosa era capitán y percibiría una soldada; Núñez, maestro, dos; Carnalla, acompañado de maestro, otras dos), deduciendo del monto el 3% de ventaja para Núñez, y el resto

35. AHPST, leg. 2.053, f.º 210.

36. AHPST, leg. 2.235, f.º 389.

se repartía por tercios a partes iguales entre ellos. El remanente de provechos de fletes y averías se distribuiría de modo que correspondían 2/3 a Carnalla y 1/3 a Espinosa, pues habían fornecido el barco y corrido riesgo en esa proporción³⁷.

Otra situación peculiar se origina cuando confluyen en un individuo los oficios de capitán y maestre. Si bien a la persona contratada le podía suponer una ventaja en sus condiciones, más bien beneficia al dueño de la nave. Si tenemos en cuenta los salarios anteriores, se observará el ahorro que representa para el señor de la nao «Santiago», don Baltasar de Vergara Grimón, que se dirigía a San Juan de Ulúa en 1632, el pagar 300 ducados de plata doble al capitán-maestre Diego Rodríguez Gómez por el viaje redondo³⁸. Otra circunstancia es la unión en un solo oficial del maestraje y pilotaje, acumulando las principales responsabilidades —y reduciendo costes— en una sola persona, que además no siempre era titular o examinado. Tomemos como ejemplo el de Francisco Lorenzo, que por ir en tal situación recibía en 1566 dos soldadas, más 50 ducados y lugar de carga para dos pipas de vino exentas de flete; o el de Lázaro González Calderón, que en 1623 cobraba en el patache «Santiago» 200 ducados por su doble misión hasta La Habana³⁹.

Quedan fuera de los objetivos de este trabajo otros tipos de fraude relativos a la tripulación, como el falso registro de propiedad a nombre de maestros o el paso ilegal de pasajeros a Indias⁴⁰. Respecto al primero de los casos, baste citar la cédula de 1599, que denunciaba el fingido traspaso de navíos despachados en Sevilla a su paso por el archipiélago para tomar carga, regresando a la capital del monopolio con otros dueños, de modo que no se les pidiese cuenta de los registros⁴¹. En otros apartados comprobaremos cómo se vulnera la legalidad inscribiendo como marineros y grumetes a esclavos negros, cuando el objetivo era venderlos en Indias.

3.3. *El piloto*

a) Funciones, acreditación y pericia.

Era un oficial esencial, pues se le suponían los conocimientos teóricos y técnicos necesarios —una buena formación, experiencia suficiente en la

37. AHPST, leg. 2.081, f.º 784.

38. AHPST, leg. 2.111, f.º 282 vto.

39. LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., doc. 180; AHPST, leg. 2.276, f.º 77.

40. AHPST, leg. 2.239, f.º 214. Figura el maestre como propietario de parte del navío «Ntra. Sra. de Nazareth», pero el verdadero dueño era Cosme de Abreu. En 1569, Juan de Narea, maestre y señor del navío «Santiago», que se dirigía a La Habana, accede a encabezar vino en el cantero Manuel Pérez para que éste pudiese pasar por mercader a Indias (LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., doc. 255).

41. MORALES PADRON, F.: *Cedulario...*, op. cit., t. III, pp. 32-33.

derrota emprendida y destreza en el manejo de los aparejos propios de su oficio— para que la nave siguiese la ruta sin extravío, sin riesgo de pérdida o deterioro de la embarcación o mercancías, ni demora significativa. Su misión y papel directivo, a menos que el viaje fuese redondo o una cláusula determinase que el piloto gozaba de prioridad si el maestro o señor emprendían el retorno⁴², cesaba al llegar al puerto indiano señalado en el contrato; no obstante, en algunas ocasiones se fija exactamente el momento de finalización de las obligaciones, que podía ser pasadas 24 horas del anclaje o al surgir en el puerto americano⁴³.

Como se sabe, consciente de la importancia de una buena preparación y previendo la considerable demanda que la exploración e intercambio con las tierras recién descubiertas iban a exigir, la Casa de Contratación pretendió garantizar y controlar este oficio, creando una Cátedra de Arte de la Navegación y Cosmografía y el cargo de Piloto Mayor, que presidía el tribunal de examen de los aspirantes a este oficio. Otra cuestión es la incapacidad que ya en esa época se le atribuían a algunos pilotos, tanto por tratadistas como por viajeros.

Pero en Canarias, tierra de excepciones y hechos diferenciales, pronto se impuso otra realidad y otra legalidad. El menor porte de las embarcaciones canarias, entre otras razones, que tornaba poco rentable teóricamente el flete debido a los altos salarios de maestros y pilotos examinados en Sevilla, pronto se convirtió en argumento de los cargadores para solicitar flexibilidad. Dada la creciente importancia de las relaciones comerciales canarias con América, la carencia de pilotos titulados avecindados en el archipiélago amenazaba con convertirse en un serio escollo, que se intentaba salvar acudiendo a La Palma, isla que hasta finales de los sesenta fue posiblemente la más transitada por los navíos de la Carrera y concentró numerosas salidas de otras islas, en parte porque entre 1564 y 1566 allí estuvo centralizado el despacho indiano⁴⁴. Como estos inconvenientes suscitaron vivas demandas de los interesados, que esgrimían el gran perjuicio que la legalidad ocasionaba al comercio, las autoridades peninsulares —tan renuentes a otras muchas peticiones isleñas— se mostraron receptivas en este punto, quizá porque entendieron que de otra forma la distancia entre ordenanzas y la realidad fraudulenta iba a ser tan grande que podía ser peligroso para la credibilidad del conjunto de la normativa. La solución fue abreviar trámites y acumular aún más obligaciones y competencias en los poderosos Jueces de Registro insulares, en cuyas manos se dejaba el nombramiento de los individuos capacitados para conducir las naos, que debían acreditar —igual que los maes-

42. AHPST, leg. 2.232, f.º 427; leg. 2.234, f.º 598.

43. AHPST, leg. 2.282, f.º 180; leg. 2.285, fols. 86 y 306.

44. AHPST, leg. 2.215, f.º 562. Luis Lomelin, señor y capitán del navío «Santiago», surto en el puerto tinerfeño de Garachico, que pretendía poner rumbo a Santo Domingo, apoderaba al escribano del barco para que se concertase en la Palma con cualquier piloto y maestro examinado.

tres, a los que se dispensa igualmente de los trámites sevillanos— «abilidad y espiriencia»⁴⁵.

Para auxiliarse a la hora de expedir la licencia a pilotos y maestros no examinados, los Jueces dispondrán de un piloto mayor en cada isla realenga, nombrado por los propios Jueces, que además de intervenir en el examen de los aspirantes verificaba si las naos reunían las condiciones de navegabilidad. La primera isla que contó con tal piloto mayor fue La Palma, y hacia 1580 parece que se extendió a Tenerife⁴⁶. A pesar del pomposo título, es razonable pensar que la necesidad de pilotos, la picaresca y la corrupción convertirían las hipotéticas pruebas en meros trámites. A este respecto baste citar la obligación que en 1590 realizan ante escribano el dueño de un barco, su padre y otra persona, en favor del Juez de Indias de Gran Canaria, para que éste —que había concedido licencia sin haberlo examinado a un sevillano, ante la inexistencia de titulados en la isla— no sufra ningún perjuicio⁴⁷. Así y todo habría que preguntarse si en la práctica existía mucha diferencia entre los oficiales titulados, examinados por la Casa en Sevilla, y los marineros expertos autorizados después de un somero examen por los Jueces canarios; sobre todo a tenor de cuál fue el grado de instrucción de los primeros y las irregularidades detectadas en la concesión de títulos en la capital del monopolio⁴⁸, máxime ante la ausencia de quejas acerca de la capacidad náutica de los amaños pilotos facultados en las islas y la confianza depositada por los cargadores, que no se mostraron exigentes en esta cuestión. Rara vez se hace alusión en los contratos a la condición de examinados de estos oficiales, citados generalmente como «pilotos de la navegación de Indias», o «pilotos de la Carrera», que debían usar de su oficio «bien, fiel e deligentemente».

Sin embargo, en caso de presentarse un piloto con título de la Casa de Contratación, tenía prelación sobre otro que no reuniera ese requisito. Ello explica la cláusula, presente en algunas escrituras, por la que el oficial recién contratado pretendía paliar en lo posible el perjuicio que se le podía ocasionar y ahorrarse contratiempos de última hora, como el protagonizado por el vizcaí-

45. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano...*, op. cit., pp. 109-110, y *Cedulario...*, op. cit., t. I, pp. 90-92 y 99-101; PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial...*, op. cit., p. 32. Ignoramos hasta qué punto llegaba el celo de los Jueces en la exigencia de requisitos generales (ser mayor de 24 años, poseer buenas costumbres y 6 años de experiencia en la Carrera) (Cfr. NAVARRO GARCÍA, L.: «Pilotos, maestros y señores de naos en la Carrera de Indias», en *Archivo Hispalense* t. XLVI-XLVII, núms. 141-146, p. 244).

46. MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario...*, op. cit., t. I, p. 255. En 1580 y ante la solicitud de Tomé Cano, maestro y piloto examinado, que deseaba ser piloto mayor de Tenerife al igual que lo era Pedro Sánchez de la Iglesia en La Palma, se solicita información acerca del asunto. Sabemos que en 1615, Pedro Pineda, piloto examinado, solicitaba el cargo de piloto mayor de Tenerife por fallecimiento del cap. Pedro Díaz Franco. No tenía salario asignado, pero sí recibía 3 ducados por la visita al navío y dos por cada candidato a oficial (vid. *Cedulario...*, t. III, p. 85). Cuando en 1633 reclame para sí ese rango Miguel de Araujo, indicará que había pilotos que burlaban las disposiciones enviando a otros en su lugar (*Cedulario...*, t. III, pp. 156-157).

47. LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., doc. 984.

48. HARING, C. H.: *Comercio y navegación...*, op. cit., pp. 379-390.

no Juan de Urquiza, piloto examinado de la Carrera, quien mediante procurador exhibe su título y se opone ante el Juez de Indias al pilotaje de la nao «Santiago»⁴⁹. De hecho, los pilotos examinados sevillanos estaban al quite y apoderaban para efectuar contratos en la única zona de excepción del monopolio comercial, donde la carencia de titulados era casi absoluta⁵⁰. En todo caso, para asegurarse al menos el viaje a Indias, ganando salario y —como ocurre muchas veces— aspirando a un suplemento mediante el beneficio de alguna pipa de vino colocada en América, comprometen al propietario o maestre a que, en caso de reclamación de un examinado, puedan ir como acompañados o ayudantes del piloto —percibiendo en torno a un 68% del salario convenido en principio—, o como marineros⁵¹. El panorama debió cambiar en las décadas siguientes, pues en 1611 se ordena información a la Audiencia y a los Jueces de Registro a partir de una denuncia cursada por un grupo de pilotos examinados canarios, que imputaban a dichos Jueces la marginación de que eran objeto y la predilección de que gozaban los pilotos portugueses, que alegaban su condición de casados en las islas⁵².

Pero los sobresaltos no terminan cuando el navío se adentra en el Atlántico; en los puertos americanos deberán afrontar igualmente la oposición de pilotos y maestros examinados. Más de uno debió quedar en tierra o venir como marinero cuando ya estaba convenido con el maestre. Las soluciones previstas para ello en los contratos son heterogéneas: unas veces se aseguraba al menos el regreso, en ese caso, como maestre, y si tenía la mala fortuna de que saliese allá maestre examinado, al menos se le permitía el regreso como acompañado de éste; otras veces, el piloto se compromete a entregar una cantidad al piloto opositor⁵³.

Un piloto, sin sus instrumentos de cálculo y apoyo, estaba perdido, y con todo ello no pocas veces erraba. Se achacaba estos fallos, bien a su ineptitud, bien a la dificultad para calibrar la longitud. Lo cierto es que todo contrato incluía una referencia a la obligación de llevar el piloto su utillaje, que sólo en unos pocos documentos se precisa, pues en la inmensa mayoría se encubren bajo una abstracta expresión como «ynstrumentos tocantes a su ofiçio». Estos eran: astrolabio, carta de marear, ballestilla, agujas, sondalezas, ampolletas «y todo lo demás neççessario y pertenesçiente al dicho mi ofiçio»⁵⁴. Si el oficial no contaba con todos los aparejos podía adquirirlos con el anticipo

49. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 273.

50. *Ibid.*, doc. 865. El piloto examinado trianero Pedro Jiménez Maldonado apoderaba en 1587 para llegar a algún concierto con maestros.

51. AHPST, leg. 2.111, f.º 214; LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 180.

52. MORALES PADRÓN, F.: Cedulaario..., op. cit., pp. 76-78. Además, se argumentaba por los acusadores que los pilotos lusitanos ni siquiera habían residido en las islas el tiempo suficiente para adquirir carta de naturaleza, y encima portaban mercancías para negociar.

53. AHPST, leg. 2.229, f.º 659 vto.; leg. 2.243, f.º 296 vto.

54. AHPST, leg. 2.062, f.º 130 vto.; leg. 2.234, f.º 598; leg. 1.628, f.º 198; leg. 1.630, f.º 188.

que solía librárseles antes de la partida⁵⁵. Prácticamente todos los estudiosos reconocen que el instrumental de entonces era lo suficientemente impreciso como para disculpar los fallos de estos técnicos.

Como se confiaba en la experiencia del piloto, que en principio no tendría dificultad en encaminarse por una ruta ya suficientemente conocida, y además en muchas ocasiones el viaje se efectúa en compañía o seguimiento de una de las flotas (de Nueva España o Tierra Firme), no era menester fijar detalles en relación con la derrota. Pero siempre hay excepciones: en 1560 el piloto Benito Alonso debía bajar hasta las islas de Cabo Verde antes de fijar la proa hacia el oeste⁵⁶.

El punto de destino podía dejarse en interrogante, circunstancia también apreciada en los contratos de fletamento, pues dependía de decisiones de oportunidad económica tomadas al tocar el primero de los puertos previstos, e incluso podía repartirse la descarga en dos o más. De ahí que en los conciertos los pilotos se mostrasen a veces de acuerdo en realizar cuantas escalas exigiese el maestro. Para el tornaviaje la disyuntiva solía plantearse, cuando no se retornaba al amparo de la flota, en tomar la vía de regreso directamente o tocar Santo Domingo o La Habana antes de la partida definitiva para emplear todo o parte del capital en productos americanos muy cotizados.

Cuando las circunstancias lo exigían, además de llevar un piloto (y a veces un ayudante de piloto), se podía contratar a una persona ducha en dirigir la embarcación por un paraje peligroso e ignoto para la mayoría, como los ríos de Guinea, que en realidad quedan al margen de la navegación india propiamente dicha, pero —como es sabido— forman parte del comercio triangular. En ese caso podía ser más rentable la contratación de un marinero idóneo y diestro en la zona, que a la vez que guiaba por los ríos pudiese trabajar como tal marinero durante todo el trayecto⁵⁷. Igualmente algunos solicitaban piloto práctico para pasar la temida barra de Sanlúcar de Barrameda, punto donde cesaba su contrato⁵⁸.

b) Naturaleza y condiciones laborales

La Corona vetó la participación de extranjeros y portugueses como maestros y pilotos, y así se encomendaba con firmeza a los Jueces oficiales cana-

55. AHPST, leg. 2.239, f.º 582.

56. AHPST, leg. 2.215, f.º 164 vto.

57. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 370 (cfr. LOBO CABRERA, M.: «Gran Canaria e Indias hasta la creación...», art. cit., pp. 124-125). Rodrigo de Amores, tinerfeño de color loro, va como marinero en 1571 en el navío «Santi Espíritu» por C. Verde y Ríos hasta Indias, y además de su trabajo habitual debía servir como piloto en las entradas y salidas de los Ríos, en las barras y bahías, cobrando 120 ducados, el doble que otro marinero.

58. AHPST, leg. 2.234, f.º 707; leg. 2.235, f.º 576 vto.

rios en las instrucciones de 1566, pero la insistencia en 1573⁵⁹ en que se extreme el celo en tal materia no anima a creer que fuesen muy diligentes desde un principio los Jueces en esa exigencia, y ya se ha visto que posteriormente dichos funcionarios hacían caso omiso con toda naturalidad. A pesar de ello, tanto la documentación recogida en este trabajo como un muestreo realizado entre los fletamentos tinerfeños, muestra un claro predominio de los pilotos del área atlántica andaluza (el 42% de los contratos), primando los de Sevilla —con una especial relevancia del barrio de Triana, sede de la «Universidad y Cofradía de los Mareantes y Pilotos de la Carrera de Indias»⁶⁰— sobre los de Ayamonte, mientras otros lugares andaluces apenas aparecen mencionados. En segundo lugar (31%) están los propios vecinos tinerfeños, unos bajo el epígrafe de «pilotos de Indias» y otros sencillamente como mareantes. Finalmente, el otro gran bloque es de la vecina isla de La Palma (23%). Una variación en cuanto a la proporción, pero repitiendo ese orden, se comprueba en los pilotos contratados en Gran Canaria: un 65% son andaluces y un 21% de Tenerife y La Palma.

Respecto a las condiciones laborales, digamos en primer lugar que pronto se consideró a los pilotos como tripulantes de la máxima relevancia, y de acuerdo con ello se les dispensó, igual que a los maestros, un trato especial que rápidamente se convirtió en ley no escrita, si bien en los contratos se hace una vaga alusión recordatoria del derecho consuetudinario. Desde luego, como más arriba se dijo, la comida y bebida, a cuenta de la nave, como en el caso de los maestros, se hacía «a la mesa» del maestro o capitán y se incluía la manutención en el puerto americano, en tierra o en el barco, o bien se entrega una cantidad diaria (ente 3 y 8 rs., que era la costumbre) o una paga global (por ejemplo, 100 rs.), además de la pitanza de la nave⁶¹. Por supuesto, mientras no se le abonase su salario se le debía mantener⁶².

La forma de pago no reviste, al contrario que ocurre con la práctica totalidad de la tripulación, más que un sistema: el salario, en dinero, conocido y fijado en el puerto de salida, con la agregación en todo caso de la reserva de plaza y exención de derechos para alguna que otra pipa de vino. Si consideramos las tres grandes direcciones del tráfico, a partir de la llegada a La Deseada y Dominica, en las pequeñas Antillas —punto a partir del cual se tomaban rumbos diferentes—, se advierten unas diferencias que se exponen a continuación.

En primer término nos referimos a la ruta más cercana y transitada, la de las grandes Antillas. Por el pilotaje a Cuba, cuyo tráfico se hallaba preferentemen-

59. MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario...*, op. cit., t. I, pp. 3-12 y 347.

60. MORALES PADRÓN, F.: *La ciudad del Quinientos (Historia de Sevilla)*, 2.ª edic., 1983, p. 87. El abrumador predominio andaluz entre los pilotos examinados en Sevilla puede comprobarse en NAVARRO GARCÍA: «Pilotos y señores...», art. cit. pp. 260-272.

61. AHPST, leg. 2.243, f.º 296 vto. Hemos registrado, sin embargo, un contrato en el que no se proporciona comida en tierra al piloto (leg. 2.229, f.º 659 vto.).

62. Incluso en algún caso se especifica que se le debía dar una cantidad, como 8 rs. diarios, para su «plato» (AHPST, leg. 2.285, f.º 86).

te acumulado en La Habana, se cobran hasta entrada la década de los ochenta unos 100 ducados, pero se registra un ascenso en las dos últimas décadas del Quinientos, en una banda de 150-200 ducados, cifras superadas, con altibajos, en la primera mitad de la siguiente centuria (por ejemplo, en 1627 hay contratos por 200 y 360 ducados). Una evolución similar se observa en la isla Española, cuyo puerto de Santo Domingo es el más frecuentado. Desde unos emolumentos relativamente modestos a mediados del siglo XVI (80 ducados o entre 60 y 150 pesos dominicanos, como cota más elevada), se pasa a 145 ducados en 1587; no obstante, los datos más abundantes se refieren a los viajes redondos, que sobrepasan generalmente los 300 ducados en el último tercio de dicho siglo. En cuanto a Puerto Rico, en 1637 y 1638 un viaje con retorno suponía 350 ducados de salario. La exigencia de escalas antes de tocar puerto de destino era premiada con un suplemento: la escala en Puerto Rico antes de llegar a Santo Domingo se paga en 1564 con 150 pesos y 20 ducados; igual escala antes de llegar a La Habana, 190 ó 250 ducados en 1595.

Si los navíos, bordeando el sur de Cuba, ponían rumbo a Nueva España a partir del cabo de San Antón, en el extremo occidental de esta isla, sobre todo para descargar en lo que con el tiempo será el complejo portuario Veracruz-San Juan de Ulúa, los salarios de los pilotos se disparan con el paso de los años, quizá por tratarse de una de las travesías más largas y peligrosas, con el añadido de un tiempo muerto muy considerable, pues una nave podía tardar en un viaje redondo desde Canarias, hasta retornar a Sevilla, unos 15 meses⁶³. Si hasta finales de la década de los ochenta los honorarios de pilotaje fluctúan entre 180 y 250 ducados, con una tendencia media de unos 200 ducados, desde el último decenio del siglo XVI se sitúa por encima de los 260 ó 300 ducados, para alcanzar en 1632 sumas de hasta 550 ducados. En la primera fase descrita, el tornaviaje podía suponer un complemento de unos 50 a 100 ducados. Los datos de viajes completos para fechas de finales del Quinientos, pero desde Campeche, o realizando escalas intermedias desde Ulúa, comportaban un estipendio en torno a los 400 ducados.

En la tercera zona de singladura, la vasta Costa de Tierra Firme, el piloto percibía algo más de 100 ducados por llegar a La Margarita, pero si la navegación preveía otros puertos, bien se tratase de Caracas o del rosario Cabo de la Vela-Río de la Hacha-Santa Marta-Cartagena (más raro resulta Nombre de Dios-Portobelo), se eleva la cantidad hasta unos 200 ducados. El viaje redondo, al menos en los años ochenta, pasando por Cartagena o Río de la Hacha, se cotizaba entre 250-300 ducados, amén de algunas exenciones, tanto en la ida (vino) como en el tornaviaje (cueros vacunos, si se regresaba por La Española). Igual que sucede con las otras líneas examinadas, las escalas o viajes combinados elevan el salario: el trayecto desde Canarias a Santo Domingo, pero recalando previamente en La Margarita, se cobra a 230 ducados en 1586.

Cuando el concierto es de ida, algo más de la mitad de las veces (el 52,5%) se le paga íntegramente el salario al piloto en el punto de descarga. Dicho de

63. CHAUNU, P.: Sevilla y América, siglos XVI y XVII, Sevilla, 1983, p. 203.

otro modo, un porcentaje muy alto de pilotos percibe en el puerto canario un anticipo o porción del total, normalmente utilizado para su despacho y otros gastos menores. En concreto, en el 44,4% de los contratos se le entrega por adelantado una cantidad que no supera el 15% de su soldada, y un porcentaje algo superior, el 48%, percibe aquí entre el 16 y 30% de su estipendio. Por tanto, es evidente que la inmensa mayoría cobra sus haberes en el puerto indiano, y conviene matizar respecto a los datos porcentuales ofrecidos y los que se expondrán a continuación, que deben tomarse de manera orientativa, pues el pago en América suele efectuarse, dependiendo de los contratos, en ducados castellanos o en la moneda corriente en el puerto de descarga (pesos de Santo Domingo o incluso perlas, etc.), y no pocas veces se indica el pago en plata acuñada.

Si el viaje es redondo, rara vez se abona el salario de golpe, distribuyéndose en la mayoría de los contratos (78%) entre América y Sevilla, pues el anticipo en Canarias se acostumbra menos. Pero incluso en este caso el adelanto en las islas no sobrepasa el 20%, y más bien suele estar en torno a un 7% del total. En cuanto a la dosificación entre el puerto indiano correspondiente y el sevillano (matizando que el pago de regreso puede hacerse en La Habana, de vuelta ya hacia España, o al embocar la canal de las Bahamas, o en la Barra de Sanlúcar, si ahí finiquita el pilotaje), comúnmente se satisface la mitad en cada extremo de la singladura (el 63,5% de las veces), o se opta por percibir una mayor cuota en Indias.

Asimismo, era casi norma una pequeña dilación en el pago del salario, pues los maestros o apoderados debían hacerse con liquidez cobrando los fletes y, si les era posible, beneficiando la carga que llevasen por cuenta de los armadores. Ello hacía preciso unos días de espera a partir de la descarga, que en el puerto americano se estipulaba en el 58% de los contratos que no superasen los 15 días, y sólo en un 21% la demora rebasa el mes. Por lo que toca a la capital andaluza, el plazo medio es algo más dilatado, pues tan sólo en el 54,5% de los ajustes se concierta una tardanza de 20 días.

Como era usual, los contratantes se obligaban al cumplimiento de las disposiciones negociadas y presentes en el documento notarial, sirviendo de garantía una elevada pena pecuniaria o la cláusula que autorizaba al contratante a entenderse con otro oficial, si el piloto se negaba a embarcar, al mayor precio que hallase, a costa del infractor. Las cantidades presentes como hipotética compensación son variables: 20.000 mrs. (en 1558), 50.000 (en 1560), 100.000 mrs. (en 1573). También hallamos en algunos conciertos de pilotaje la misma salvaguarda que comentábamos en los de maestraje, previendo la venta del navío, su desguace o sencillamente la falta de liquidez para apresarlo, en cuyos lances el piloto se aseguraba normalmente el cobro de todo el salario⁶⁴.

64. AHP SCT, leg. 2.229, fols. 659 vto. y 666; leg. 2.235, f.º 576 vto.; leg. 2.243, f.º 296 vto.; leg. 1.628, f.º 198; leg. 2.079, f.º 90. En un contrato se establece que sólo percibiría un 84% (leg. 2.245, f.º 402). La misma satisfacción por entero del salario se podía exigir si el maestre optaba en Indias por modificar el itinerario y emprender otro viaje (leg. 2.234, f.º 707).

En alguna ocasión el piloto es asimismo señor del barco⁶⁵, y al margen de su profesión, hubo quienes no resistieron la tentación de especular con las excelentes perspectivas que en algunas coyunturas deparaba la exportación vitícola, emprendiendo, generalmente como socios, diferentes acciones mercantiles. Tal es el caso del trianero Bernal Rodríguez, que con la mediación del gran canario Luis de Quesada Castillo compró en 1566 el navío «Ntra. Sra. de la Esperanza» y lo cargó de vino por un valor cercano al millón de mrs., por cuenta de la compañía que tenía con el importante comerciante sevillano Pedro Álvarez Arriscado⁶⁶.

3.4. *Los escribanos*

Es excepcional hallar contratos de escribano de navío, en gran medida porque no se formalizaban. No era realmente un oficio especializado y estable, para que él se demandase un aprendizaje específico, y casi la única condición exigida era, lógicamente, el saber leer y escribir y un conocimiento rudimentario de la función notarial. Y aun así habría que preguntarse cuántos individuos pasaron a Indias sin poseer tales cualidades, mientras era otro oficial el que lo reemplazaba efectivamente en su cometido (básicamente, tomar nota de la carga y descarga llevando libro de todo ello, asentar cualquier suceso o incidente digno de interés para información de la Casa de Contratación y, en general, actuar como cartulario si las circunstancias lo requerían: testamentos, certificaciones...).

Su nombramiento corría a cargo de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, pero la Real Audiencia de Canarias pretendió arrogarse esa facultad, cobrando los correspondientes derechos, circunstancia por la que es reprendida en 1623, prohibiéndosele tal intromisión⁶⁷.

Igual que los maestros, debían prestar fianza, pues tenían que dar cuenta de todo lo concerniente a su obligación en la Casa de Contratación, abonando el fiador, en caso de no comparecencia del escribano en la capital andaluza, 200.000 mrs. de pena. Estos fiadores eran a veces familiares⁶⁸, que seguramente utilizaban a sus hijos o sobrinos como intermediarios⁶⁹. Por supuesto,

65. AHPST, leg. 2.227, f.º 503. Juan Núñez, v.º de Triana, es dueño y piloto de la nao «La Transfiguración». Es más, en la misma fecha (19 de julio 1575) aparece como dueño también de la nao «Sta. María de Jesús» (leg. 2.227, f.º 504 vto). Otro ejemplo es el de Antonio Veloso, piloto y señor del navío «Los Remedios», en 1581 (leg. 2.234, f.º 576).

66. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., docs. 184 a 187.

67. MORALES PADRÓN, F.: Cedulaario..., op. cit., t. III, pp. 127-128.

68. LOBOL CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., docs. 314, 338. En 1570 otorga fianza el licdo. Borrero, abogado de la R. Audiencia, en favor de su hijo, Bartolomé Borrero, que iba por escribano en la nao «Ntra. Sra. del Ángel». Lo propio hace el personero general de Gran Canaria, Juan de Medina, con su sobrino Francisco Codina, que iba a San Juan de Ulúa en la nao «El Espíritu Santo» en 1571, y que como el antes citado Borrero partía desde Santa Cruz de Tenerife.

69. *Ibid.*, doc. 340. Francisco Espino, escribano de la carabela «Ntra. Sra. de Gracia», llevaba a su cargo para vender y beneficiar en Indias, de acuerdo con las instrucciones de su tío Francisco de la Mata, 15 pipas y 103 peruleras de vino, un cajón con 200 libras de cera, 31 docenas de guantes, etc.

las actividades encomendadas a estos polifacéticos notarios se dan igualmente fuera del vínculo familiar, como queda ratificado en los casos de Pedro Álvarez y Amador Pérez, escribanos, respectivamente, de la barca «Ntra. Sra. de Candelaria» y del navío «El espíritu Santo», quienes en 1582 y 1589 tenían poderes, el primero —que además se había prestado para que su nombre apareciese en el registro como poseedor de un tercio de la carabela— para cobrar los fletes y beneficiar la carga de Fabián Viña, llevando por su trabajo conjunto el 5% del flete y demás aprovechamientos, y la mitad del procedido de las mercancías; en cuanto a Amador, estaba apoderado por el notable mercader-financiero Pedro Jáimez de Almonte para administrar su porción del navío (5/8 partes)⁷⁰. Otras veces el escribano es cómplice de emigrantes clandestinos, aceptando que en el registro esté encabezada la mercancía en un pasajero, cuando la carga es suya⁷¹.

No era raro que se inscribiese como escribano uno de los propietarios o cargadores del navío, pues, como se ve, en realidad parece que la función notarial no fue el motivo principal o justificador de los alistados bajo esa denominación. En 1568, por ejemplo, figura como escribano de la carabela «La Concepción», que se dirigía a La Habana, el experto mercader Antonio de Villalpando. En 1573 el escribano de la nao «La Magdalena», de viaje a Nueva España, es uno de los propietarios, el catalán Antigue Ferrer; en 1596 se enrola como escribano de un navío Baltasar Home, que era el armador, declarando antes de partir el maestre que él se limitaba a entregar las mercancías en Nueva España, mientras Baltasar cobraría los fletes y le daría una cantidad para poderse pagar a sí mismo y al resto de la tripulación⁷².

Más parca es la documentación en lo relacionado con los emolumentos. Sólo sabemos que en 1575⁷³ Andrés Espino, que se inscribe como escribano de la nao «Ntra. Sra. de la Concepción», cobraba una soldada de marinero, pero el salario era superior, pues además ya había recibido dinero como ayuda antes de partir. Como dato interesante, se hace constar que entre el dinero que recibe a cuenta de su soldada figuran 120 rs. para algunas necesidades, 22 rs. para satisfacer las diligencias propias de su oficio ante el Juez de Indias, y otros 100 rs. pagados a un tal Francisco Galán por el traspaso que le hizo de la escribanía, por nombramiento hecho en éste por el prior y cónsules de Sevilla. Otros contratos del siglo XVII sitúan el salario entre 60 y 70 ducados en 1607 y 1625.

Puede ocurrir que la simple necesidad de emigrar y la mera formalidad de atenerse a las ordenanzas conduzcan a acuerdos como el que en 1561 formalizan el maestre de la naveta «La Concepción» y un pasajero, que a cambio de

70. AHPST, leg. 2.235, f.º 393 vto.; leg. 2.074, f.º 973.

71. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 495.

72. AHPST, leg. 2.058, s.f.: leg. 2.225, f.º 287; leg. 2.249, f.º 250.

73. AHPST, leg. 2.227, f.º 498 vto.

pasar por escribano queda exento de satisfacer flete y disfruta de manutención gratuita a bordo⁷⁴.

Citemos, por último, una compañía similar a la aludida al tratar de maestros y pilotos, entre Pedro Álvarez, escribano de la barca «La Candelaria», que se dirigía a La Habana y Campeche en 1582, y el maestro Cosme de Abreu, quienes se obligaban a dividir por la mitad la suma del sueldo y aprovechamientos de ambos, a pesar de que correspondía más beneficio al maestro⁷⁵.

3.5. *Los contra maestros*

Un oficial de suma utilidad, pero que no siempre se reseña en la naos indianas, era el contra maestro, figura asimilada a la de acompañado de maestro, aunque en algún documento es diferenciada, posiblemente más por incluir a alguna persona que pretendía inscribirse al mero efecto de emigrar que por funcionalidad.

Verdadero lugarteniente del maestro, era el transmisor y ejecutor de sus órdenes y de las del piloto, señalándose por su relevancia su papel en la estiba, la disposición de aparejos, el control de la tripulación, la adecuada limpieza del barco y achique de la sentina, y las delicadas maniobras de hacerse a la mar y de fondeo.

Por lo que se deduce de los seis documentos contractuales que manejamos y a pesar de que existen matices diferenciales que obstaculizan generalizaciones, podemos colegir que el premio por su labor va en continuo aumento. Si en 1540 el contra maestro Gaspar Afonso gana en una inusual compañía con el maestro la mitad de lo que correspondía a éste de emolumentos, en el último tercio del Quinientos obtienen dos o tres soldadas o unos 440 rs. por trayecto (tanto de ida como de tornaviaje). Un documento aislado de 1626, quizá excepcional, por cuanto el contra maestro es acreedor de los armadores precisamente por la venta previa efectuada del barco en que sirve ese oficio, prevé un salario de 1.100 rs. más la facultad de plaza para la carga de 20 pipas de vino a un precio especial de flete (1 ducado menos por tm. en relación con los demás exportadores).

La labor finaliza cuando el navío es descargado y lastrado, tal y como se determina en el convenio, quedando entonces libres a menos que otra disposición dejase abierta la puerta a un eventual retorno y se obligase expresamente al contra maestro a participar en el mismo, en idénticas condiciones.

Naturalmente, se les garantiza la manutención, igual durante la travesía que en puerto, señalándose en uno de los contratos que en tierra la comida sería a bordo. Asimismo, era habitual el anticipo de una parte del premio en el puerto de salida. Ante el riesgo de que el Juez de Indias no aceptase al contra maes-

74. LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., doc. 64.

75. AHP SCT, leg. 2.235, f.º 374.

tre, éste podía hacer incluir en el contrato una cláusula que al menos le garantizaba la percepción de una cantidad por el trabajo efectuado en el navío (ejemplo: 5 ducados por un mes).

La modalidad de pago más extendida fue al tercio, cobrando por lo general dos soldadas más algún complemento (una ventaja, 6 ducados, etc.), y hasta en una ocasión se reciben tres soldadas. A veces se recompensa al contramaestre por algún favor añadido, como la aceptación de su inscripción como maestros, yendo como persona supuesta (lo que le podía representar una soldada más) o comprometiéndose a ejercer como piloto si no se hallaba a alguien con aptitud para ese cometido (con un suplemento en esa tesitura de 600 rs.). En cuanto al salario prefijado, oscila entre 50 y 80 ducados, considerablemente por debajo del de maestros y pilotos, lo que explica el mayor interés de los contratados por la fórmula de pago al tercio⁷⁶.

Comentario aparte merecen dos contratos peculiares. En uno⁷⁷, en el que no se cita el salario, el piloto Domingo Pérez de Lesa se concierta con los capitanes Juan Fco. Ximénez Jorva, don Luis Fdo. Prieto de Saa, Antonio de Espinosa y don Melchor Prieto —a quienes previamente había vendido el barco— para ir por acompañado de maestro en la carabela «Ntra. Sra. del Buen Viaje», pero además se obligaba Domingo a comprar el vino de los armadores, quienes por su parte se avienen a que disfrute, junto con el piloto, del camarote de arriba. En el otro⁷⁸, el también piloto Juan Guieros va por acompañado de maestro en 1568 en la nao «Ntra. Sra. de Guadalupe» a Margarita, Río de la Hacha, Caracas..., pagándole el maestro con la mitad de su propio salario y aprovechamientos.

Digamos, finalmente, que no hemos localizado conciertos ni menciones de otros oficios de rango superior que, probablemente, fueron poco frecuentes en los primeros tiempos, al menos como especialistas sin compartir su cometido con el marinaje, pero se convertirían en asiduos tripulantes con plena carta de naturaleza en la segunda mitad del Seiscientos. Nos referimos a cirujanos y capellanes, de los que Morales Padrón señala que debían ir en cuanto el navío sobrepasaba las 150 tm. —tonelaje superior a la media canaria—, pero hay que pensar que además hubo mucha flexibilidad⁷⁹.

4. LOS OFICIALES DE MENOR RANGO

A juzgar por la composición de los navíos que ofrece Pérez-Mallaina, relativas, no lo olvidemos, a principios del Setecientos, no podía faltar en las

76. AHPST, leg. 2.203, f.º 203; leg. 2.230, f.º 694; leg. 2.232, f.º 427; leg. 2.235, f.º 623; leg. 1.628, fols. 91 y 224; LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., docs. 145, 232, 423, 435, 864, 936 y 1.083.

77. AHPST, leg. 2.279, f.º 175.

78. LOBO CABRERA, M. Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 232.

79. MORALES PADRÓN, F.: El comercio..., op. cit., p. 110.

naves de la Carrera el despensero, y era muy habitual la presencia del calafate, cocinero (a veces son dos), condestable, barbero, guardián y carpintero, y con alguna mención menos figuran el ayudante de condestable y el tonelero. Pero esta complejidad y diferenciación, como se apuntó anteriormente, debe haber surgido de una lenta evolución, pues ni los navíos cuya tripulación está detallada en los registros ante el Juez de Indias, ni los conciertos y obligaciones ante escribano público hasta la primera mitad del siglo XVII, hacen sospechar una oficialidad numerosa ni especializada, pues más bien —como en seguida comprobaremos— menudean los contratos polivalentes por los que un artesano o hábil en un oficio desempeña más de una actividad, compatibilizando dos tareas. Por desgracia para nuestro estudio, comparativamente, la documentación notarial es más esquiva en las referencias contractuales que afectaban a este grupo de tripulantes.

El despensero era una especie de mayordomo del maestre, y entre sus misiones destacaba la custodia de los mantenimientos y carga, distribución de los alimentos, el cuidado de lumbres y fuego, y las instrucciones de los grumetes en algunas de sus obligaciones⁸⁰. Su salario se situaba en torno a los 31-32 ducados o una soldada⁸¹. Si se alternaba el oficio con el marinaje, el salario se elevaba, duplicándose, e incluso excepcionalmente se triplicaba⁸².

Un oficial que sólo está presente en una parte de las embarcaciones es el condestable, que a las órdenes del capitán y maestre ejerce de jefe de los artilleros (en realidad, marineros más o menos avezados o instruidos en ese arte), cuida del buen estado de las piezas y municiones, y realiza los ejercicios necesarios para la buena defensa de la nave en una ruta tan transitada por corsarios y piratas, aunque la verdad es que los barcos canarios no solían ir bien artillados, incluso cuando no iban en conserva de las flotas. Su salario a mediados del Quinientos era de unos 50-60 ducados, pero en 1622 ganaba 80 ducados en concepto de soldada y ventajas, puntualizando que también trabajaba como marinero⁸³.

Por razones obvias, contar a bordo con especialistas en calafatería o carpintería de ribera era muy importante en trayectos largos, más aún en viajes redondos, cuyas largas estadias en puertos suponían una seria amenaza para el casco de los barcos. En consonancia con su importante rol, su remuneración era superior a la de otros oficiales de su categoría. Por ejemplo, los carpinte-

80. CASTRO Y BRAVO, Federico de: *Las naos españolas*, p. 109; MARTÍNEZ, J. L.: *Pasajeros...*, op. cit., p. 72.

81. AHPST, leg. 2.061, f.º 257; leg. 2.112, f.º 438 vto.

82. En 1571 va en la «Santi Espíritus» (C. Verde, Guinea, Indias) Juan Álvarez por marinero y despensero, cobrando, además de la soldada de marinero (60 ducados), un suplemento de 25 ducados como despensero. En 1565 va por marinero y despensero Pedro de Vega, v.º Sevilla, en la nao «Ntra. Sra. de la Consolación», desde La Palma a Sto. Domingo, y cobraría 105 ducados, recibiendo a cuenta 1 p.v. que llevaría a su riesgo, y 5 ducados. (LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., docs. 372 y 166.)

83. LOBO CABRERA, M.: «Gran Canaria e Indias hasta la creación...», art. cit., pp. 126-127; AHPST, leg. 2.275, f.º 387 vto.

ros de ribera Gregorio Díaz y Francisco García, tinerfeños, que son contratados en principio para terminar un navío en Triana (Las Palmas), el «Ntra. Sra. de la Antigua», se comprometen en 1587 a ir como calafates y carpinteros en el viaje a Indias y regresar, a cambio de un salario de 130 ducados por el viaje completo para cada uno⁸⁴.

No siempre viajan, por diversas razones, oficiales en estas artes, sino marineros curtidos en esas lides, o bien se echa mano de la polifuncionalidad, relativa a otros oficiales, como la de calafate y carpintero o, como en el caso que nos ocupará ahora, la de tornero y carpintero. Nos referimos al contrato que en 1576 liga a Antonio Veloso, señor y capitán de la nao «La Concepción», con destino Santo Domingo, y a Pedro de Segovia, tornero y carpintero de ribera, vecino de Sevilla⁸⁵, por la que este último se comprometía a efectuar las labores concernientes a esos oficios hasta el regreso de la embarcación a España. Además de la manutención ininterrumpida durante todo ese tiempo, ganaría una soldada de ida y otra de vuelta, con la posibilidad abierta de usar libremente de su oficio en Santo Domingo si su presencia no era indispensable a bordo.

Más corriente aún es la doble ocupación de oficial y marinero, recurso acostumbrado en travesías con bastantes tiempos muertos. El ya mentado escaso tonelaje medio de las embarcaciones canarias justifica este tipo de arreglos, en los que de todos modos el contratado percibe una cantidad sensiblemente superior a la del simple marinero. La combinación carpintero-marinero es más cotizada (150 ducados o 2,5 soldadas) que la de calafate-marinero (105 ducados o 1,5 ó 2 soldadas), llegándose incluso a la situación de calafate-grumete, por la que se percibían 25 ducados por la calafatería, mientras se estaba a las expensas del dictamen del piloto, contra maestre y dos marineros expertos para valorar la labor como grumete⁸⁶.

En una ocasión un carpintero-calafate-marinero se acompaña de un aprendiz de carpintero, verificando un contrato conjunto, si bien se deslindaba la parte de cada uno, pero sin que quedase claro si el salario del aprendiz era para él o se quedaba con una porción el oficial, que era lo más probable. En todo caso, a pesar de que sólo se concreta que servirían como marineros, la realidad es que al menos el oficial debía ejercer alguna misión más, pues su soldada (85 ducados) era superior a la del resto de la marinería (60 ducados)⁸⁷. Una situación similar es la de Pedro Hernández, calafate que tenía a su servicio a un mozo, con el que se embarca por calafate-marinero por 66 ducados por el viaje a Habana y regreso⁸⁸.

84. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 820.

85. AHPST, leg. 2.228, f.º 453.

86. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., docs. 168, 170, 372, 765, 905; AHPST, leg. 2.063, f.º 22.

87. LOBO CABRERA, M.: *Ibíd.*, op. cit., doc. 367.

88. *Ibíd.*, doc. 929.

Igual que los oficiales de la primera plana, estos otros y el resto de la dotación reciben préstamos o anticipos del maestro o señor⁸⁹.

5. EL ESCALAFÓN INFERIOR DE LA TRIPULACIÓN

5.1. Los marineros

Constituían, junto con los grumetes, el grupo más numeroso de la dotación. Debían ser también naturales del Reino, pero la ostensible inobservancia de la normativa fuerza sucesivas cédulas recordatorias en 1604 y 1606, por ejemplo, ante la constatación de que los rechazados por su extranjería (holandeses, franceses...) en Sevilla probaban suerte con éxito en Canarias⁹⁰.

Además de no poseer defecto físico que impidiese ejercer sus obligaciones, se exigía para ser marinero una determinada experiencia navegando y una edad entre los 20 y 40 años. Sus obligaciones, además de manipular los aparejos y realizar cuanta labor general fuese precisa en la nave, incluían el dominio del timón y la prestación de servicios como centinela⁹¹. Según se establece en algunos contratos, su compromiso cesaba después de descargar y lastrar la nave. La inclusión de este requisito no se reduce a una mera formalidad; parece que la tripulación estaba tan deseosa de pisar tierra que muchas veces abandonaba el barco en cuanto tocaba puerto, previo acuerdo con el maestro de un pequeño descuento de su salario⁹².

Los contratos de marinaje son bastante más escasos que los de pilotaje, por ejemplo, sobre todo si no contamos los que sobrepasan la mera función de marinero e incluyen otras labores especializadas al tiempo. Por lo que se deduce de los primeros, la mayoría eran vecinos de las islas o andaluces, a partes iguales, siguiendo los de otras áreas de Castilla y los portugueses⁹³.

No deja de ser un residuo del pasado la forma mixta, aunque poco común, entre la marinería, de reserva de carga (1 tm.) exenta de flete, o la entrega de ropa (camisota, camisas, calzones y capote), aunque al menos esto último parece corresponder a una primera etapa (años sesenta del siglo XVI). Cuando se cobra al tercio, que no era lo más habitual, el maestro declaraba el pre-

89. AHPST, leg. 2.275, fols. 388, 389, 390, 390 vto., 397 vto., 408; leg. 2.112, fols. 439 vto., 440 vto.

90. MORALES PADRÓN, F.: *Cedulario de Canarias...*, op. cit., t. II, pp. 12-13, 31-32. Ya en 1599 se había decretado el fin de la tolerancia en el paso de foráneos a América que se había disfrutado hasta entonces para contribuir al poblamiento de La Española (*Cedulario...*, t. III, p. 38).

91. CASTRO Y BRAVO, F.: *Las naos...*, op. cit., p. 114.

92. HARING, C. H.: *Comercio y navegación...*, op. cit., p. 397.

93. La documentación sobre la que nos basamos es ésta: AHPST, leg. 2.216, f.º 286; leg. 2.065, f.º 221 vto.; leg. 2.074, f.º 932 vto.; leg. 1.628, f.º 260; leg. 2.104, f.º 486 vto., 491 vto.; leg. 2.280, f.º 817, leg. 2.282, f.º 298; LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., docs. 48, 136, 141, 145, 163, 164, 165, 170, 221, 222, 364, 365, 366, 369, 371, 373, 374, 522, 755, 757, 758, 1.083, 1.085, 1.098, 1.135.

cio del flete para que el resto de la tripulación se percatase con bastante aproximación de la cuantía de su futura soldada⁹⁴.

En el caso del salario prefijado, no contamos con un repertorio que permita comparar adecuadamente el salario por rutas, ni nos son de mucha utilidad los datos que nos proporcionan otros autores para el conjunto de España, pues son poco representativos en cuanto se toma algún que otro año aislado, apenas alcanza la cata a tres o cuatro naves (con preferencia las de armada, diferentes de las mercantes), y el salario se estipula por meses y no por derrota, como los conciertos entre maestros y marineros ante escribano. Podemos establecer, de acuerdo con la documentación canaria analizada, que apenas se percibe variación a lo largo del tiempo, y que la remuneración era algo mayor para el viaje a Nueva España (40-50 ducados) que para el de la Costa de Tierra Firme (30-40 ducados, por lo común). Para la singladura antillana, sólo podemos referirnos a 1565, cuando diversos contratos apuntan a un sueldo de 35 pesos por el viaje de ida, o 70 ducados si incluye el regreso a España, cantidad ésta equivalente a 3/4 de soldada. Un recorrido más largo, como el de la trata, que implicaba cuando menos el paso por Cabo Verde y los Rfos de Guinea, con la operación añadida de ayudar a recoger los esclavos de sus almadías, suponía un salario superior: en 1571 es de 60 ducados.

Respecto a la forma de pago, en las pocas ocasiones que se conviene anticipo a cuenta en el puerto isleño, la suma representa un valor ínfimo del total (1/7 ó 1/14), entregándose el resto en Indias, si éste era el último destino, en un corto plazo que no sobrepasaba los 8 ó 10 días. Si el contrato incluía el tornavivaje, se abonaba otra parte en América, pero el grueso (60-70%) se reservaba, seguramente a manera de seguro o garantía para el maestro, para su abono en Sevilla, después de una demora de 15 ó 20 días. De todas formas, y a pesar de que no figurasen de forma explícita en la escritura de concierto, las ordenanzas penaban pecuniariamente el quebrantamiento unilateral del compromiso. Sólo en una ocasión se prevé, al margen de lo ajustado entre los contratantes, una fuerte sanción para dos marineros si decidían no reembarcarse al llegar a Indias: 80 pesos de plata y 15 escudos de oro era la elevada cuantía que podía exigir el maestro a cada uno⁹⁵.

Algunos testimonios dan noticia del salario de marinaje de vuelta. Así, en 1582, dos tripulantes del navío «Santiago», que desde Santo Domingo había aportado a Gran Canaria, reclaman por su trabajo unos 60 ducados⁹⁶.

Como ya hemos visto con los contratos de especialistas, que comparten su oficio con la actividad general de marinero, puede suceder que estos —aunque sea excepcional— formalicen una obligación tan genérica que los obligue a desempeñar tareas que van más allá de las exigibles a su categoría, es decir, propias de grumete y paje, probablemente por la escasa entidad de la nave, el exceso oca-

94. AHP SCT, leg. 2.041, f.º 141 vto.

95. LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias durante...*, op. cit., docs. 221 y 222.

96. *Ibíd.*, docs. 637 y 638.

sional en la oferta de tripulación o por apuros del mareante, que lo apremian a aceptar condiciones laborales desfavorables. Es el caso de Antonio Flamenco, que se concertó para servir como marinero, grumete y paje hasta Santo Domingo, en todo lo que le ordenase el maestro, a cambio de un tercio de soldada⁹⁷.

Al igual que ocurre con los grumetes, algunos marineros son esclavos negros que, aun cuando el maestro los haya inscrito en el registro como tripulación, son mercancía destinada a la venta, incluso como propiedad real de otra persona⁹⁸. Este negocio se hacía también legalmente, pagando los costos que implicaba la introducción del esclavo marinero, de cuyo beneficio se daba cuenta a la venida al propietario⁹⁹. Por otra parte, el valor del esclavo probablemente compensaba el desembolso que implicaba la fianza por no traerlo¹⁰⁰.

5.2. Grumetes y pajes

El estamento peor considerado en la nao, y con más baja remuneración, no deja huellas tan abundantes en la documentación. Los grumetes o mozos ganaban, en todo caso, menos de 20 ducados, cuando el salario se fijaba en dinero antes de la partida, y si era a la parte, solía ser de un tercio de soldada de marinero, aunque en una escritura se estipule dos tercios¹⁰¹. Como al resto, se les da la manutención, y también se pueden convenir para recibir un adelanto antes de partir hacia el Nuevo Mundo.

Como antes se adelantó, no pocas veces hallamos esclavos como grumetes —inscritos como propiedad del maestro para que el Juez de Indias conceda licencia—, bien como trabajadores a cuyos amos se les abonaría su trabajo¹⁰², bien para venderlos ilegalmente en el Nuevo Mundo. El maestro, que obra bajo fianza, y entre otras cosas se ha comprometido a no dejar esclavos clandestinamente en América, obliga al dueño a eximirlo de responsabilidad y pagar la licencia real correspondiente¹⁰³.

En este tipo de operaciones todos salen beneficiados, de ahí que asuman cierto riesgo. Los maestros se valen del fraude para servirse de mano de obra gratuita y percibir ingresos adicionales, llevando como grumetes a esclavos

97. *Ibíd.*, doc. 140.

98. *Ibíd.*, doc. 634. Reconocía en 1582 Manuel Alfonso, maestro de la carabela «Ntra. Sra. del Rosario», que tanto el esclavo negro Hernando que figuraba como marinero, como otras mercancías que llevaba en su cabeza, pertenecían a Juan Cortés de los Ríos.

99. *Ibíd.*, doc. 720. (Otro caso de esclavo con registro falso a nombre del maestro: doc. 745.)

100. *Ibíd.*, doc. 779.

101. *Ibíd.*, docs. 147, 167, 1.000, 1.185.

102. *Ibíd.*, doc. 895.

103. AHPST, leg. 2.247, f.º 23. Es lo que le ocurre al maestro Juan Pérez, que iba por maestro en un galeón de Galderique Pagés y oficialmente llevaba dos esclavos para su servicio, propiedad de Galderique, pero inscritos como suyos. En la escritura el dueño del navío se comprometía a asumir cualquier responsabilidad derivada de la venta de los esclavos en Indias, sacando de un eventual pleito a Juan Pérez (otros ejemplos en LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., docs. 679, 897).

que durante la travesía trabajan como los demás, mientras se alimentan de lo que el amo ha entregado para ese objeto al maestre, además de recibir flete y lucrarse con la venta del esclavo en Indias y del empleo del procedido en mercaderías por su ocupación como intermediario¹⁰⁴. En cualquier caso, si no se dan por completo las circunstancias anteriores de negocio redondo, el flete cobrado por figurar como grumetes es de 8-10 ducados, de 100 rs. hasta Cartagena en 1584, y de 18 ducados a Santo Domingo en 1587¹⁰⁵. Esta situación debió ser mucho más frecuente de lo que evidencian los indicios protocolarios, pues apenas en la primera semana de abril de 1588 se presentan licencias en el almojarifazgo para un esclavillo negro de 15 años, y para otros dos esclavos, que iban como paje y grumete del maestre y del propietario de una saetilla¹⁰⁶.

Justo es reconocer que la razón esgrimida —y aceptada por los Jueces— para alistar esclavos en esas condiciones era la escasez de gente de mar en las islas, y parece que objetivamente en bastantes ocasiones la argumentación correspondía a la realidad.

En cuanto a los pajes, según Castro y Bravo, no gozaban de igual consideración los paniaguados de la oficialidad, generalmente vástagos suyos o de un amigo, que el resto, a veces huérfanos o huidos. Sus obligaciones son variadas, desde barrer a servir la mesa, pasando por velar la ampollita o ayudar a maniobrar con los aparejos. Aunque debía acudir al llamado de prácticamente todos los demás tripulantes, sólo podía ser penado por la plana mayor¹⁰⁷.

El salario debía ser muy similar al de los grumetes, según se desprende tanto de las informaciones bibliográficas como de dos documentos sobre el particular. El primero lo motiva un pleito que emprende Gaspar Díaz, piloto de Indias, que reclama el salario de su hijo Manuel, mulato, de 18 años, que en 1584, estando en Sto. Domingo, entró por paje en el navío «Santo Antón», maestre Manuel Correa, vecino de Garachico, el cual debía pagarle su soldada de paje a razón de 3 pajes en soldada (un tercio de marinero), arguyendo que era lo usual en la Carrera. Como los marineros ganaron a 60 ducados por soldada, a su hijo le correspondían 20 ducados. La otra escritura, de 1595, es un contrato para ir como paje a Nueva España por un sueldo de 14 ducados.¹⁰⁸

Poco podemos decir acerca de la iniciación en el oficio de la mar en lo referente a Indias, pues rara vez se especifica en los contratos de aprendizaje marítimos la condición indiana. Sólo hemos encontrado un escritura en la que un padre se concierta con un piloto de Indias, sevillano, para que instruya a su hijo en el arte de la mar llevándolo en su compañía en los navíos donde ejerciese el piloto, por espacio de cinco años¹⁰⁹.

104. LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 1.187.

105. *Ibid.*, docs. 674, 689, 836.

106. *Ibid.*, doc. 901.

107. CASTRO Y BRAVO, F. de: Las naos..., op. cit., pp. 117-118.

108. AHP SCT, leg. 2.238, f.º 44 vto.; LOBO CABRERA, M.: Gran Canaria e Indias durante..., op. cit., doc. 1.126.

109. AHP SCT, leg. 2.265, f.º 237 vto.

ANEXO

TABLA I

<i>Conciertos de Maestraje (Tenerife)</i>					
<i>Año</i>	<i>Maestre</i>	<i>Barco</i>	<i>Propietario</i>	<i>Destino</i>	<i>Salario</i>
1524	Juan Díaz (Asturias)	Sta. M. ^a de Guía	Gonzalo de Écija Antonio Glez.	Santo Domingo	2 soldadas
	Pedro de Lagos	—	Bastián González- Juan Fdez. de la Fuente	Santo Domingo	40 ducs.
1560	Agustín Coello	Las Llagas	Gaspar de Acevedo/ Fco. de Oruno	Margarita-	—
1573	Antón Torrent (Cataluña)	La Magdalena	Antique Ferrer/ P. ^o de Sierra	Nueva España	1 soldada y 3 cuarterones de sold. (p. supuesta)
1575	Antón Martín (Ayamonte)	La Transfiguración	Juan Núñez	Nueva España	150 ducs. + 1½ sold. de vuelta
	Fco. Alonso (Sevilla)	Sta. M. ^a de Jesús	Juan Núñez	Nueva España	2 solds + ½ ventajas
1576	Juan Antonio (Garachico)	Santiago	Diego Damas/ Tomás Grimón	Sto. Domingo - Sevilla	200 ducs. + exento averías 6 tm.
	Fco. Bernal (Cádiz)	La Concepción	Luis de la Vega Zapata	Habana	160 ducs.
1580	Hernandianes (Tenerife)	N. ^a S. ^a de Belén	Bmé. Rodríguez	Campeche - Sevilla	2 solds. + ½ ventajas por trayecto
	Luis Hernández	Sta. Ana	Diego de Payba	Cartagena	1½ sold. (p. supuesta)
1581	Manuel Afonso (Galicia)	Los Remedios	Antonio Veloso	N. España	1½ sold. (p. supuesta)
	Benito Griego (Triana)	S. Vicente	Cristóbal Ruiz	Campeche	2 solds. + calzas + cámara + 20 ducs.
	Cristóbal Castellanos (Triana)	La Concepción	Cristóbal Ruiz	S. Juan de Ulúa	2 solds. + calzas + cámara

Conciertos de Maestraje (Tenerife) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Maestre</i>	<i>Barco</i>	<i>Propietario</i>	<i>Destino</i>	<i>Salario</i>
1584	Mateo Díaz (Garachico)	S. Miguel	Galderique Pagés	Habana	130 ducs.
1590	Francisco Hdez. (Garachico)	La Concepción	Galderique Pagés	Campeche - Sevilla	120 ducs.
	Alonso de la Vega (Garachico)	Sta. Catalina	Pedro de la Cal	Honduras - Sevilla	180 ducs.
	(Antonio Hdez. La Palma)	El Espíritu Santo	P. ^o Jáimez de Almonte	Habana	3 solds.
1591	Manuel Correa (Garachico)	N. ^o S. ^o del Rosario	Lorenzo Pagi/ Isidro Gcía.	Honduras - Sevilla	200 ducs.
	Juan Glez. (Pto. de Sta. María)	S. Buenaventura	Esteban Calderón	Habana - Honduras - N. España	55 ducs. (p. supu.)
	Francisco Hdez. (Garachico)	La Concepción	Miguel de Acosta/ P. ^o Jáimez	Nueva España	150 ducs.
1592	Juan Núñez	N. ^o S. ^o del Rosario	Nicolás Carnalla/ G. de Espinosa	Habana	Compañía
1593	Juan Pérez (Garachico)	N. ^o S. ^o de la Concepción	Galderique Pagés	Habana - Sevilla	140 ducs. + exento costos 2 tm. vino
1595	Antonio Hdez. Farias (La Palma)	Sta. M. ^o del Castillo	Juan de Valle/ Melchor García	Habana	240 ducs. + exentos costos 1 p. vino
1597	Hernando de Haro	N. ^o S. ^o de la Concepción	P. ^o Ochoa/ Fco. de Vargas	Habana - de Ulúa	100 ducs. tm., exentas costos
1630	Bmé Álvarez	S. Diego, S. Juan y la Esperanza	D. Melchor López Prieto de Saa	Habana - España	300 ducs.

Fuente: M.^o I. COELLO GÓMEZ; M. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ; A. PARRILLA LÓPEZ: Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525), Sta. Cruz de Tfe., 1980, doctos. 1.328 y 1.869; AHPSC, leg. 2.054, f.^o 162; leg. 2.225, f.^o 287; leg. 2.227, f.^o 503; leg. 2.227, f.^o 504 vt.; leg. 2.228, f.^o 168 vto.; leg. 2.066, f.^o 280; leg. 449, f.^o CCXXVI vto.; leg. 2.232, f.^o 520 vto.; leg. 2.232, f.^o 427 vto.; leg. 2.234, f.^o 576; leg. 2.234, f.^o 591 vto.; leg. 2.237, f.^o 934; leg. 2.243, f.^o 294; leg. 2.243, f.^o 510; leg. 2.074, f.^o 974; leg. 2.245, f.^o 474; leg. 2.245, f.^o 561; leg. 2.075, f.^o 161; leg. 2.081, f.^o 784; leg. 2.247, f.^o 23; leg. 2.248, f.^o 323; leg. 2.081, f.^o 180 vto.; leg. 2.109, f.^o 304. Elaboración propia.

TABLA II

<i>Conciertos de Pilotaje (Tenerife)</i>					
<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
1524	Hernán Glez. (Indias) y Francisco Martín	Santa Cruz	Alonso Gutiérrez	Yucatán	25 ducs. cada uno.
1558	Hernando de Silva (La Palma) Alonso Cano (Garachico)	San Antonio	Cristóbal Calvo	Santo Domingo o P. ^o Rico	80 ducs. castellanos
		San Antonio	Gonzalo Romano	T. Firme (Trujillo- P. ^o Caballos -Habana	118 ducs. (castellanos)
1559	Manuel Hdez. (Sevilla)	N. ^o S. ^o Ayuda		Sto. Domingo	100 pesos + 1 tm. exenta flete
1560	Diego Álvarez	La Ascensión	Inigo López	Sto. Domingo Habana- España	200 ducs. castellanos + 2 tm. ropa exenta flete + 1 soldada tomaviaje
	Benito Alonso	Santana	Martín Fdez. Moreno	Nombre de Dios	250 ducs. castellanos
1561	Andrés Díaz	La Concepción	Alonso Gómez	Sto. Domingo	60 pesos (de Sto. Dgo.)
	Luis Rguez. (Sevilla)	La Fortuna	Domingo de Arano	Sto. Domingo- España	250 ducs.
	Luis Rguez. (Ayamonte)	N. ^o S. ^o de la Luz	Manuel Díaz	Sto. Domingo	100 pesos de oro de Sto. Dgo.
	Fco. Ramírez (Ayamonte)	Sta. M. ^o de las Mercedes	Domingo de Arano (capitán)	Sto. Domingo	150 pesos de Sto. Dgo.
1564	Pedro Bernal (Ayamonte)	N. ^o S. ^o de Candelaria	Sebastián Glez.	Pto. Rico -Sto. Domingo	150 pesos de Sto. Domingo + 20 ducs.
1572	Bmé. Romero (Sevilla)	N. ^o S. ^o de Candelaria	Antonio de Matos	Sta. Marta -Cartagena -España	250 ducs. + 100 cueros vacunos exent. flete

<i>Conciertos de Pilotaje (Tenerife) (continuación)</i>					
<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
1573	Vicente Martín (Triana)	La Trinidad	Fco. Pérez de Vera	Habana	100 ducs.
	Fco. Navarro	S. Cristóbal	Fco. Núñez de la Peña	Sto. Dgo.- España	400 ducs.
1575	J. de Pencheta (Triana)	La Candelaria	—	S. Juan de Ulúa	180 ducs.
1576	Fco. de Aroche	Santiago	—	Sto. Dgo.- España	309 ducs. castellanos
1577	Juan Álvarez (Lepe)	S. Bartolomé	Gaspar de Torres	S. Juan de Ulúa- España	300 ducs.
	Juan Ejada (Triana)	La Magdalena	Antón Torrente	Sto. Dgo.- España	300 ducs.
	Fco. Bernal (Cádiz)	N.ª S.ª Concepción	Aparicio Rodríguez	S. Juan de Ulúa -España	125 ducs. + 1 p.v. -exenta -avería
1579	Diego Sánchez (S. C. Tenerife)	S. Marcos	—	S. Juan de Ulúa	210 ducs.
1580	Pedro de Payba (Tenerife)	S. Antonio	Juan López	Cartagena -España	210 ducs.
	Gaspar Viera (Río de Hacha)	S. Juan	—	Habana	100 ducs.
	Diego Blas (La Palma)	N.ª S.ª de Belén	Hernandianes	Campeche -España	400 ducs.
	Domingo Manjo (Ayamonte)	La Concepción	Esteban Luis	Habana	110 ducs.
1581	Pedro Gallego (Sevilla)	N.ª S.ª de la Antigua	Juan Bautista de Maya	S. Juan de Ulúa	250 ducs.
	Lorenzo Martín (Triana)	La Concepción	Cristóbal de Castellanos	S. Juan de Ulúa	130 ducs.
	Dgo. Martín (Sevilla)	N.ª S.ª de la Blanca	Diego Osorio	Cartagena -España (viajes en Caribe)	300 ducs. + 1 tm. -exent. -gastos + exent. flet. 50 cueros vacunos

<i>Conciertos de Pilotaje (Tenerife) (continuación)</i>					
<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
1582	Fco. Rodríguez (Garachico)	La Candelaria	Cosme de Abreu	Sto. Dgo. Habana	120 ducs.
	Fco. Navarro	S.ª M.ª de Bogonia	Melchor Moreno	Sto. Dgo.- Honduras- España	500 ducs.
1584	Juan Estévez (Ayamonte)	N.ª S.ª Socorro	Cristóbal Glez.	Margarita -T. Firme	250 ducs.
	Juan González (Garachico)	San Miguel	Galderique Pagés (capitán)	Habana	170 ducs.
1586	Ant. de Cáceres (La Palma)	La Candelaria	Melchor Pérez (dueño)	Margarita	115 ducs.
	Juan Díaz (Triana)	Id.	Id.	Id.	120 ducs.
1589	Diego Caro (Triana)	El Espíritu Santo	Baltasar de las Casas	Río de Hacha- España Habana	3.000 rs. 110 ducs.
	Gaspar de los Reyes (Triana)	San Antonio	—		
	Joan Pérez de Silva (La Palma)	S.ª M.ª de Montemayor	Pedro Farfan	S. Juan de Ulúa	200 ducs.
1590	Gaspar Araña (Garachico)	N.ª S.ª de la Concepción	Galderique Pagés (dueño)	N. España y Costa Campeche -España	400 ducs. + 1 soldada de marinero
	Lorenzo Martín (Triana)	S. Francisco	Gregorio Delgado	S. Juan de Ulúa- Habana- España	300 ducs.
1591	Gaspar Araña (Garachico)	N.ª S.ª de la Concepción	Galderique Pagés (dueño)	Habana	200 ducs.
	Fco. de los Santos (Sevilla)	N.ª S.ª del Rosario	—	Honduras- España	3.100 rs.
1592	Juan Pérez de Silva (La Palma)	N.ª S.ª de las Mercedes	Mateo de Oñate (dueño)	T. Firme -Habana	190 ducs.

Conciertos de Pilotaje (Tenerife) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
	Juan Alonso (Sto. Domingo)	La Concepción	Melchor López	Habana	130 ducs.
	Juan Pérez	N.º S.º de la Concepción	Gaspar de Espinosa	Habana o Campeche	1.800 rs.
	Juan Pérez (La Palma)	N.º S.º del Rosario	Nicolás Camalla (dueño)	Habana	1.900 rs.
1593	Juan Díaz (Garachico)	N.º S.º de la Concepción	Galderique Pagés (dueño)	Habana	131 ducs. + exención costos 1 tm. vino + 100 rs. y 1 fa. trigo 260 ducs. + exención avería 1 tm.
	Manuel Glez. (La Palma)	—	Esteban Alonso (dueño)	Sto. Dgo. o Habana o Yucatán -España	
1595	Diego Mexía (Garachico)	N.º S.º de Candelaria	Jofre López (capitán)	S. Juan de Ulúa	300 ducs.
	Pedro Hdez. (Garachico)	La Veracruz	Lázaro Lorenzo (dueño)	Pto. Rico -Habana	190 ducs.
	Bmé. Pérez (La Palma)	Sta. M.º del Castillo	Sebastián Martín de Figueroa (capitán)	Pto. Rico -Habana	250 ducs.
	Miguel de Acosta	N.º S.º de la Concepción	Pablo de Ponte	Indias (no especifica)	300 ducs.
	Hernán Pérez (Triana)	La Concepción	Sebastián Lozano	Sto. Dgo.- España	250 ducs.
	Gaspar Pérez de Acosta (La Palma)	N.º S.º de la Victoria	Sebastián Viera	Pto. Rico- Campeche	220 ducs. + 300 rs.
1607	Sebastián Rodríguez (La Palma)	La Natividad de N.º S.º	Lucas Martín de Alzola (apoderado)	Habana	250 ducs. + exento gastos de 1 tm.
1620	Domingo Glez. (Tenerife)	S. Andrés	Martín de Liendo	Caracas	2.240 rs.
1625	Francisco Hdez. (Garachico)	S. Antonio	D. Luis Interián (dueño)	S. Juan de Ulúa	260 ducs.

<i>Conciertos de Pilotaje (Tenerife) (continuación)</i>					
<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
1629	Gonzalo Fco. (Garachico)	N.º S.º del Rosario	Fco. Ordóñez (dueño)	Habana- Costa T. Firme	300 ducs. + exento gastos de 1 tm
	Fco. Antonio	N.º S.º del Buen Suceso y S. Jorge	Diego de Angelin (dueño)	La Guaira o Caracas	900 rs.
1632	Sebast. Sánchez (Garachico)	—	Luis Lorenzo (dueño)	Habana	200 ducs.
	Pedro Pérez Manso (La Palma)	N.º S.º de Candelaria	Miguel Jorxe (dueño)	S. Juan de Ulúa)	400 ducs.
	Gonzalo Fco. (Garachico)	—	D. Pedro de Silva (Juez de Indias)	Habana	360 ducs.
	Baltasar Fco. (Oporto)	Santiago	D. Baltasar de Vergara Grimón (dueño)	S. Juan de Ulúa	200 ducs.
	Antonio Fco. (La Palma)	Santiago	Diego Rodríguez Gómez	S. Juan de Ulúa	550 ducs.
1637	Luis de Niebla	N.º S.º del Rosario y Sto. Dgo.	—	Pto. Rico -Tenerife	350 ducs. (plata doble)
1638	Sebastián Schez.	Las Ánimas del Purgatorio y S. Antonio	Antonio de Acosta (apoderado)	Pto. Rico -España	350 ducs.

Fuente: M.º I. COELLO GÓMEZ, M. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. PARRILLA GÓMEZ: *Protocolos...*, op. cit., docto. 1.671; AHP SCT, leg. 2.214, fº 135; leg. 2.048, fº 597; leg. 2.214, fº 484; leg. 2.050, fº 10 vto.; leg. 2.215, fols. 164 vto., 447, 543, 544; leg. 2.051, fº 41; leg. 2.054, fº 678; leg. 2.062, fº 130 vto.; leg. 2.225, fº 115 vto.; leg. 2.063, fº 111; leg. 2.227, fº 332; leg. 2.066, fº 63; leg. 2.299, fols. 659 vto. y 666; leg. 2.228, fº 441 vto.; leg. 2.231, fº 814; leg. 2.232, fols. 426, 427, 523, 605; leg. 2.071, fº 195 vto.; leg. 2.234, fols. 598, 707; leg. 2.235, fols. 410, 576 vto.; leg. 1.434, fº 91; leg. 2.237, fº 929; leg. 2.239, fº 892; leg. 2.242, fº 215; leg. 2.074, fols. 186, 220 vto.; leg. 2.243, fols. 296 vto., 501 vto.; leg. 2.245, fols. 150, 402; leg. 2.246, fº 7 vto.; leg. 2.076, fols. 156, 174 vto.; leg. 2.246, fº 803; leg. 2.247, fº 840; leg. 1.628, fº 198; leg. 2.248, fols. 287, 246; leg. 1.630, fº 188; leg. 2.248, fº 421; leg. 2.079, fº 90; leg. 1.630, fº 196; leg. 2.260, fº 177; leg. 1.538, fº 689; leg. 2.104, fº 478; leg. 2.282, fols. 180, 279 vto.; leg. 2.285, fols. 86, 306, 447; leg. 2.111, fols. 214, 280; leg. 2.290, fº 429 vto.; leg. 2.291, fº 91 vto. Elaboración propia.

TABLA III

<i>Conciertos de Maestraje (Gran Canaria)</i>					
<i>Año</i>	<i>Maestre</i>	<i>Barco</i>	<i>Propietario</i>	<i>Destino</i>	<i>Salario</i>
1565	Salvador Gómez	El Nombre de Jesús	Cristóbal Maine (capitán)	C. Verde -Sto. Domingo	1.000 ducs. en oro o plata + 6 esclavos + facultad rescate 7 esclavos
1567	Hernán Báez (Ayamonte)	Santiago	Manuel Rguez.	N. España -Sevilla	350 ducs.
1569	Pedro González	Droesladio	Pedro Suárez	Indias	Lo acostumbrado
	Fco. Rodríguez	Santiago	Adriano de Padilla	Sto. Dgo. -Honduras -España	2 soldadas + 1/2 calzas
1571	Valerio Calderín	N.º S.º de los Remedios	Martín del Puerto	Cuba-España	170 ducs. + 2 soldadas (retorno)
1572	Juan Gayón (Ayamonte)	La Magdalena	Cristóbal Rondón	T. Firme -España	250 ducs.
1618	Sebastián de la Villa Cruz	N.º S.º de la Limpia Concepción	Pedro Marín de Lara (cap.)	N. España	90 ducs.

Fuente: M. LOBRO CABRERA: *Gran Canaria e Indias...*, tocos: 157, 197, 262, 284, 360, 404; E. TORRES SANTANA: *El comercio de las Canarias orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas, 1991, p. 113. Elaboración propia.

TABLA IV

<i>Conciertos de Pilotaje (Gran Canaria)</i>					
<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
1554	Fco. Hernández (Cádiz)	Sta. M.ª del Arrabal	Alonso Báez (señor)	Santo Domingo	90 pesos oro de Sto. Dgo.
1562	Juan Quiero (Cuba)	—	Juan Tejera	Santiago de Cuba- Campeche -N. España -Sevilla	250 ducs. + flete 1 tm.
1564	Custodio Hdez.	N.ª S.ª de la Concepción	Luis de Morales	Norte Sto. Domingo- Santiago Cuba-Costa T. Firme	115 ducs.
1564	Bmé. Sánchez (Ayamonte)	Santa Cruz	Martín Rguez.- C. de Flandes (señores)	Costa T. Firme	200 ducs.
1565	Álvaro López (Ayamonte)	El Nombre de Jesús	Cristóbal Mainel (señor)	Cabo Verde-Sto. Domingo	400 ducs. en oro o plata + 5 esclavos
1569	Juan de Urquiza (Vizcaya)	Santiago	Adriano de Padilla (señor)	Sto. Domingo- Sevilla	350 ducs.
1571	Juan Banature (Sevilla)	El Espíritu Santo	—	Ulúa	325 ducs.
1572	Cristóbal Schez. (Ayamonte)	N.ª S.ª de la Luz	Conrate Mayor	Costa T. Firme	250 ducs. plata ensayada
1574	Fco. Gómez (Triana)	San Martín	Luis de Quesada	Cartagena -Santiago de Cuba	80 ducs.
1575	Fco. de Morales (Tenerife)	El Nombre de Jesús	Domingo de Torres	N. España -Sevilla	280 ducs.
1584	Antonio Glez. (Sevilla)	N.ª S.ª de Gracia	Diego Hdez.	Cartagena -Sevilla	210 ducs.
1585	Vasco Pérez	San Bartolomé	Jusepe Hdez.	Habana	100 ducs.
1586	Manuel Rguez. (Sevilla)	San Julián	J. Agustín Lozano	Margarita Sto. Dgo. (desde Sevilla)	230 ducs.

Conciertos de Pilotaje (Gran Canaria) (continuación)

<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
1587	Diego Franco (Tenerife)	N.º S.º de la Concepción	Luis Glez.	Margarita o Sto. Domingo	145 ducs.
1587	Antonio Pérez (Ayamonte)	La Candelaria	Pedro Álvarez	Margarita -Cartagena	75 ducs.
1588	Juan de Acosta (Sevilla)	Santiago	Miguel de Tolosa	Margarita	105 ducs.
1588	Antonio Pérez (Ayamonte)	La Concepción	Gabriel Martín y Luis Glez. (señores)	Margarita -Sto. Dgo. -España	215 ducs.
1589	Diego Lorenzo (Triana)	N.º S.º de la Antigua	Juan de Alarcón (señor)	Ulúa- España	450 ducs. + exen. dere- chos 1 tm.
1592	Juan Agustín Fragoso (Sevilla)	San Diego	Simón Rodríguez (señor)	Margarita	220 ducs.
1594	Juan Delgado	—	Gabriel Martín (señor)	Margarita -Habana	160 ducs.
1594	Baltasar de las Casas (La Palma)	N.º S.º de la Concepción	Cristóbal Mainel (señor)	Margarita -Cartagena	190 ducs.
1594	Hernando Barbudo	San Diego	Esteban Gentil (capitán)	Río de la Hacha	70 ducs.
1594	Diego Franco (Tenerife)	N.º S.º de la Buena Esperanza	Domingo Hdez. Rodríguez	Margarita -Caracas -Habana	220 ducs. + 600 rs.
1595	Gaspar Díaz (Moguer)	N.º S.º de la Buena Esperanza	Domingo Hdez. Rodríguez	Cartagena -Costa T. Firme	220 ducs. + 600 rs.
1597	Bastián Hdez. (Tenerife)	N.º S.º de la Concepción	Jerónimo Simón Estrasoldo	Sto. Domingo- Campeche	250 ducs.
1604	Andrés Glez.	—	—	Margarita	100 ducs. + 1 pipa vino exenta

<i>Conciertos de Pilotaje (Gran Canaria) (continuación)</i>					
<i>Año</i>	<i>Piloto</i>	<i>Barco</i>	<i>Maestre</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Salario</i>
1612	—	—	—	Habana- N. España	200 ducs. + 50 botijas vinagre
1617	Manuel Miguel (Ayamonte)	—	—	T. Firme	100 ducs. + 1 pipa vino exenta

Fuente: MANUEL LOBO CABRERA: Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia. Madrid, 1990. Doctos.: 96 a, 120, 125, 126, 159, 274, 319, 396, 458, 501, 579, 668, 756, 766, 814, 844, 893, 903, 935; E. TORRES SANTANA: El comercio de las Canarias orientales..., op. cit., p. 115. Elaboración propia.