

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

2.ª ÉPOCA

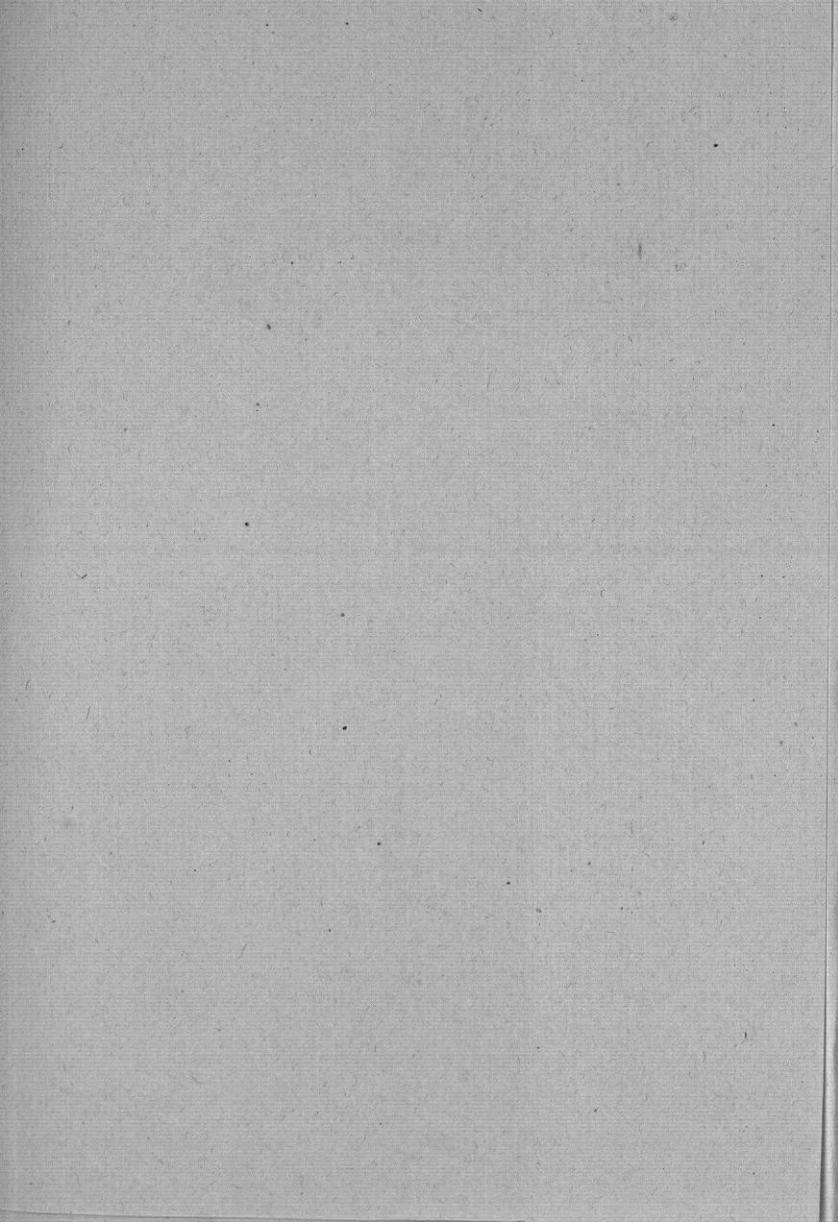
AÑO 1945 - N.º 14

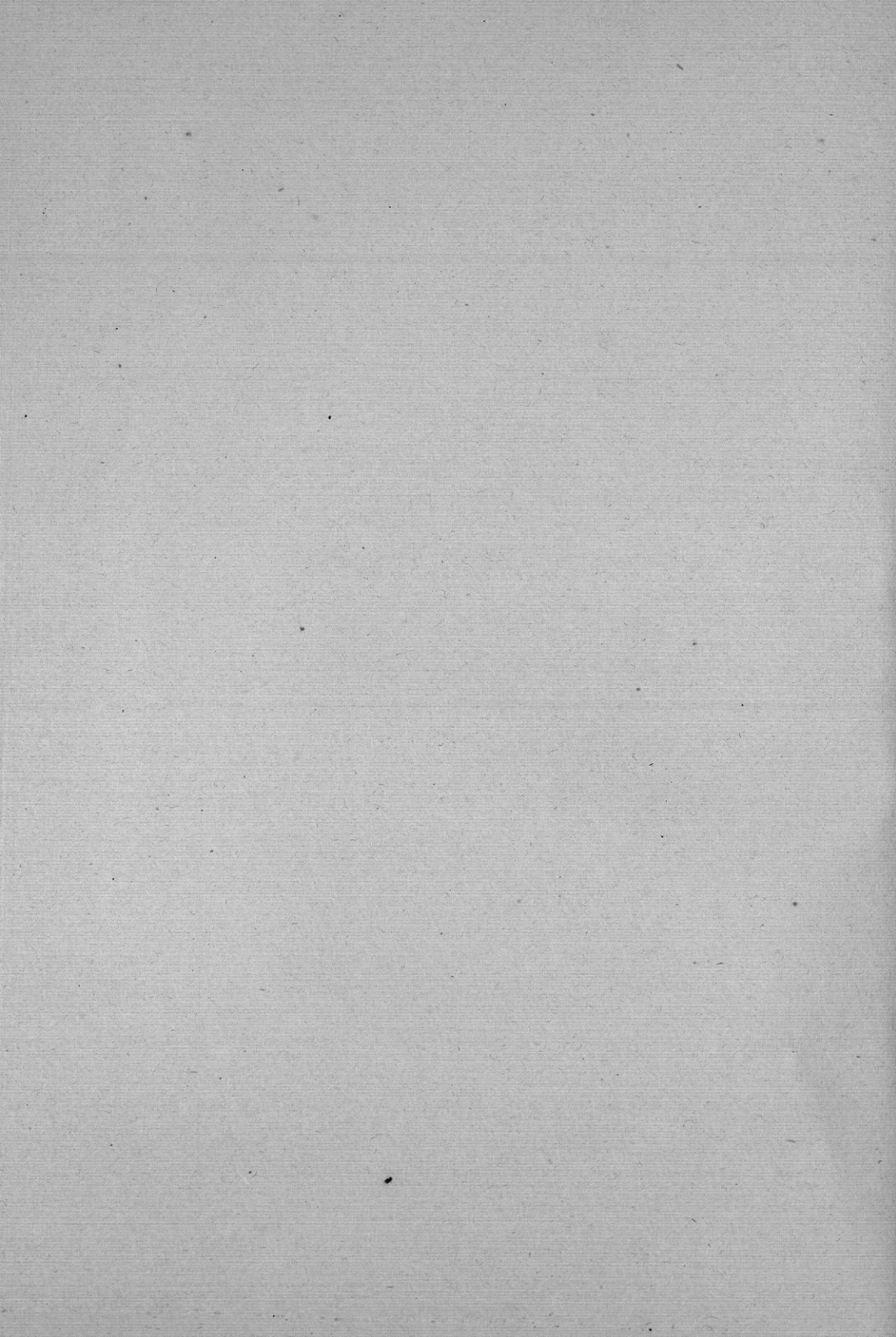


SEVILLA

PUBLICACIONES DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL

IMPRESO EN SUS TALLERES GRÁFICOS





ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA

HISTÓRICA, LITERARIA

Y ARTÍSTICA

EJEMPLAR NÚMERO 489

ARCHIVO HISTÓRICO

REVISTA

HISTÓRICA, LINGÜÍSTICA

Y LINGÜÍSTICA

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PUBLICACIÓN BIMESTRAL

2.^a Época
Año 1945



Tomo V
N.º 14

SEVILLA
PUBLICACIONES DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL
Imprenta de la misma

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

1945

SEGUNDA ÉPOCA

NÚM. 14

CONSEJO DE REDACCIÓN

Excmo. Sr. D. Ramón de Carranza y Gómez, Marqués de Soto Hermoso, Presidente de la Excma. Diputación Provincial.—Don Cristóbal Bermúdez Plata.—D. Angel Camacho Baños.—D. Gabriel Tassara Buiza.—D. José Hernández Díaz.—D. Joaquín Romero Murube.—D. Federico Villanova Hoppe, Secretario de la Diputación Provincial.—Director: Don Luis Toro Buiza.—Secretario: D. Manuel Justiniano, Director del Archivo de la Diputación Provincial.

SUMARIO

ARTÍCULOS ORIGINALES

Págs.

- Ernesto Schäfer.—*La Universidad de los Mareantes de Sevilla y su intervención en el viaje de las flotas a las Indias*..... 271
Manuel Carrera Sanabria.—*Sor María de los Angeles, religiosa del convento del Espíritu Santo, de Sevilla, en el siglo Victorina Sáenz de Tejada*.—(Conclusión)..... 287
Santiago Montoto de Sedas.—*Nuevos documentos de Bartolomé Esteban Murillo*..... 319

MISCELANEA

- Higinio Capote Porrúa.—*Un posible antecedente de la «Oda a la Muerte de Jesús», de Lista*..... 361
Francisco Cervera Jz-Alfaro.—*Fuentes para la historia local*.—*Fichas de tres siglos de Utrera*..... 367
José Martín Jiménez.—*Visita de la marquesa de Denia a Sevilla*..... 373

LIBROS

- M. J.—*Modelo del inclito héroe, del príncipe, del general y del excelente soldado, o sea vida de D. Juan de Austria*, del P. Antonio Ossorio, S. I. 381
M. J.—*San Francisco el Real, de Jerez de la Frontera, en el siglo XV*, por Hipólito Sancho..... 384
J. A. V.—*La Ciudad de Hércules*, de Alfonso Aramburu..... 386

APENDICE

- Ldo. Luis Fernández de Melgarejo. *Notas del marqués del Saltillo.—Discurso genealógico de la nobilissima y antigua Casa de los Tellos de Sevilla (tercera y cuarta Casas de mayorazgo)*..... 54

ARTÍCULOS ORIGINALES

LA UNIVERSIDAD DE LOS MAREANTES DE SEVILLA Y SU INTERVENCIÓN EN EL VIAJE DE LAS FLOTAS A LAS INDIAS

Desde que en España arraigó en la comunicación con las colonias de ultramar la costumbre de realizar los viajes, tanto de ida como de vuelta, en flotas compuestas de mayor o menor número de navíos, surgió el problema, bastante difícil, de fijar el tiempo de salida de estas flotas y el derrotero de los viajes. Referente a esto, ya en 1526, cuando se encargó al cosmógrafo portugués Diego de Ribero y a Hernando Colón, sabio hijo de D. Cristóbal, la confección de un mapamundi (1) o padrón náutico para uso de los navegantes, se habían reunido gran número de pilotos sevillanos, para dar su parecer sobre la ruta, distancias y tiempo de la navegación indiana (2). Pero la importantísima cuestión de la salida de las flotas quedó aún sin resolver durante muchos años, aunque desde la fundación de los dos virreynatos de las Indias se destacaba la necesidad de poner a ambos en comunicación regularizada y lo más frecuente posible con la metrópoli, para llevar allá los pasajeros y mercancías de ella, y lo que parecía aún más importante, traer a España los tesoros siempre crecientes de oro, plata y piedras preciosas acumulados

(1) Col. de Doc. de Ultramar, 2.ª serie, T. 14, 28, 29, 30 y 222.

(2) Los dichos de los pilotos en Col. de Doc. de Ultramar, serie 1.ª, T. 42, 541 a 548. Las opiniones de los consultados son bastante diferentes.

durante el año en Veracruz y Nombre de Dios. Así durante cuatro lustros hubo planes y ensayos de todas clases referentes al tráfico más seguro, en su mayor parte influido por las continuas guerras con Francia que, con sus corsarios y barcos de guerra, intentaba estorbar el viaje de los navíos españoles hacia y desde las Indias y llevarse el rico botín de lo que traían en su vuelta. Una vez se permitía la ida de barcos sueltos o agrupados en pequeña cantidad, de dos a seis naos; otras veces se enviaban grandes flotas, escoltadas por barcos bien armados, bajo el mando de Generales y Almirantes (3). Pero además de los enemigos finalmente vencibles por la fuerza propia de las flotas y su tripulación, siempre había que tener en cuenta la enemistad de la naturaleza que por la gran diferencia de tiempo en el largo camino desde España a las costas de las Indias amenazaba por todas partes con sus huracanes, sus tempestades y sus calmas a los atrevidos navegantes. En los intentos de vencer estos obstáculos naturales, todos los meses del año, desde enero hasta octubre, fueron probados, para encontrar la más segura salida de los barcos y su vuelta a la ya por sí peligrosa desembocadura del Guadalquivir con su barra de Sanlúcar. Y lo mismo sucedía con el pasaje de los mares de ultramar, los golfos de las Antillas y de Méjico, que amenazaban con la furia de sus huracanes y sus peligrosos vientos norteros. Intervenia en todas estas dificultades también la incuria del hombre que, no obstante todas las órdenes rigurosas y amonestaciones serias, no podía acostumbrarse a la puntualidad necesaria para poder despachar los barcos a su tiempo conveniente para la salida. Una vez los navíos no estaban aparejados o escaseaban en número, otra vez los mercaderes no disponían del caudal suficiente para ad-

(3) Véanse las referencias de León Pinelo en Col. de Doc. de Ultramar, serie 2.^a, T. 14, 224 a 236.

quirir sus mercancías (4), y otra vez no llegaban éstas al puerto para cargarlas. Los Oficiales de la Contratación se desvelaban, como también el Consejo de Indias, para suprimir estos defectos, pero no estaba en sus manos el remedio de todo.

Sin embargo, algo se podía hacer, sobre todo, para evitar el peligro de los corsarios. En 1561 se prohíbe de una vez para siempre que vayan a navegar barcos sueltos, y se ordena en 16 de julio que la navegación a las Indias se realice siempre en flotas, escoltadas y dirigidas por una capitana y una almiranta, con su General y su Almirante como jefes de la expedición. Habrá dos flotas al año, una con salida en enero, y la otra en agosto. Llegada la flota entera a la isla Dominica, se separan los barcos destinados a la Nueva España de los que van a Tierra Firme. El Capitán General dirige el número mayor y el Almirante el resto. Los navíos de Santo Domingo, Cuba y Honduras, así como los de Venezuela, Santa Marta y Cartagena, siguen el camino de la flota respectiva, que pasa por cerca de su puerto de destino. Había, por tanto, dos comunicaciones cada año con el Virreinato de Nueva España y otros dos con el Perú (5).

En el mismo año de esta Provisión Real fué fundada en Sevilla la Universidad y Cofradía de los Maestres y

(4) Frecuentemente dependía esto de la llegada tardía de la flota que les traía de las Indias las cantidades deseadas que habían ganado en envíos anteriores y no llegaban a tiempo para hacer sus compras. Y aun sucedía de vez en cuando que el Emperador tuviese que servirse de estas ganancias para afrontar las dificultades financieras causadas por su política guerrera, trocando considerables cantidades por juros que nadie quería aceptar, o por lo menos con grandes pérdidas. Muchas veces el Consejo de Indias ha protestado contra estos embargos, pero se repitieron, no obstante todas las promesas hechas por la Corona.

(5) Archivo de Indias, Indif. Gral. 1966, Libro 14, fol. 35 y siguientes: «...Por cuanto por experiencia se ha visto el riesgo que corren las naos que van y vienen solas a las nuestras Indias, islas y tierra firme del mar Océano, porque después que cesaron de ir en flota, como solían ir, han tomado corsarios algunos navíos que venían de las nuestras Indias, y sino se diese orden, de manera que los dichos navíos pudiesen navegar con seguridad, cada día tomarían los dichos corsarios cantidad de haciendas que se llevan a las dichas Indias y el oro y plata que dellas viniese. Y queriendo proveer en ello, como cosa tan importante, y habiéndosenosuplicado por parte de la Universidad de los Mercaderes de Sevilla y de los mercaderes tratantes en las nuestras Indias, habemos acordado de proveer y dar orden, cómo de aquí adelante, para obviar los daños que los dichos corsarios podrían hacer, que vayan en cada un año dos flotas a las dichas nuestras Indias, una por el mes de Enero de cada año y otra por el mes de Agosto dél... mandamos que se guarde la orden siguientes. Siguen luego siete capítulos de esta orden, y como primero la absoluta prohibición de ir navíos sueltos, so pena de perder el barco y la carga.

Pilotos de la Carrera de las Indias, que tenía su sede en el barrio de Triana, componiéndose de unos 40 socios, desde luego todos muy peritos en asuntos de su oficio y conocedores del peligro del mismo. Las ordenanzas de la Cofradía fueron confirmadas a 13 de marzo de 1561 por el Provisor del Arzobispado, y según las investigaciones de Don José Torre Revello (6) la Universidad fué sucesora de la muy antigua y ya extinguida Universidad de los Cómitres, que tuvieron su domicilio social en la Collación de la Magdalena. La de los Maestres y Pilotos «nuevamente fundada en esta ciudad» veneraba como Patrona a la Virgen del Buen Aire. Es de suponer que como marineros, y entre ellos personas de bastante caudal, propietarios de barcos, tendrían estrecha relación con la Casa de la Contratación como dirigente del tráfico marítimo de las Indias, en el cual ellos mismos estaban ocupados. Ya pocos años después de su fundación, la Universidad tuvo ocasión de comprobar su pericia, y de intervenir en un nuevo arreglo de los viajes a las Indias recientemente fijados en la forma ya citada. La práctica había demostrado en los últimos años que el mencionado arreglo en varios puntos, aun prescindiendo de la fatal impuntualidad, no correspondía con las necesidades efectivas. Varios navíos de las flotas se habían perdido, aunque los Generales eran de los más destacados, como Pedro Menéndez de Avilés y Pedro de las Roelas (7).

Es muy natural que bajo la impresión de tan fatales sucesos, aumentados por los atrevidos ataques de corsarios franceses y moros, los Jueces Oficiales de la Contratación, a 15 de diciembre de 1563, «dijeron que por cuanto, después que Su Majestad proveyó que todas las naos que partiesen para sus reinos y provincias de las Indias en flotas, y por no se aprestar y salir éstas en tiempos convenientes y especialmente saliendo juntas, la flota que va para la

(6) V. «La Virgen del Buen Aire» en las «Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas», de Buenos Aires, N.º 57.

(7) V. Col. de Doc. de Ultramar, serie 2.ª, T. 14, 251, 253, 256.

provincia de la Nueva España y la que va para la de Tierra Firme, siendo como son tan diferentes las navegaciones y como viniendo ir a navegar en diferentes tiempos del año, así para su breve despacho y aviamiento como para su buena navegación y llegada a los puertos de las Indias y estada en ellos y para la vuelta en España y para otros buenos efectos, no han tenido ni tienen hasta ahora ni parece que pueden tener buenos sucesos y para saber y entender, si puede haber otro algún buen medio y orden en el despacho de las dichas flotas y salida y navegación dellas que sea más en servicio de Su Majestad y bien universal, mandaban y mandaron parecer en la Audiencia desta Casa a Rodrigo de Illescas, Prior, y a Francisco d'Escobar y Diego Montesinos, Cónsules de la Universidad de los Mercaderes desta ciudad, y a Niculás de Cardona, Almirante de la flota y armada que al presente se apresta para las Indias de Su Majestad, y a Antonio Corzo y Antón Sánchez de Armas y a Cosme Buitrón y Alonso Pérez Maldonado y a Cristóbal Monte y a Cristóbal García y a Juan Canelas y a Diego Felipe y Antón Sánchez el Viejo, hombres prácticos y de experiencia en la carrera y navegación de las Indias. Los cuales todos habiendo parecido y estando presentes, por los dichos señores Jueces les fué dicho el efecto para que habían sido llamados, que tratasen y platicasen y confiriesen entre ellos sobre todo ello, y todos y cada uno dellos por sí, teniendo las consideraciones y buenos respectos que son necesarios, y guardando el servicio de Dios Nuestro Señor y de Su Majestad y bien universal y no atención a ningún interesse particular, dijese y declarasen, si la orden que Su Majestad tiene dada para la navegación de las Indias que es: saliendo las naos que van a ellas en flotas, como ahora se acostumbra, y todas juntas, aunque van a diferentes partes—es lo que conviene, o si se puede dar otra alguna que sea más conveniente y necesaria, y las razones que para ello tienen, diciendo el beneficio que se puede seguir en dar otro nuevo medio y orden en la salida y navegación de las di-

chas flotas, y los peligros y daños que se siguen en salir y navegar por la orden que ahora salen y navegan, y se podrían seguir y recibir de hacer lo contrario que a ellos les pareciere, y habiéndolo tratado y conferido entre ellos den su parecer, para que Su Majestad sea dello informado y mande proveer lo que más a Su Real servicio convenga. E luego los dichos Antonio Corzo y los demás pilotos y maestros de la dicha carrera de las Indias, en presencia de los dichos señores Jueces y asistiendo asimismo a ello los dichos Prior y Cónsules y Almirante Niculás de Cardona trataron y platicaron y confirieron gran rato sobre ello y cada uno dellos, presentes los demás, dijo lo siguiente» (8).

Aunque en este largo discurso introductivo no hay la más leve indicación de ello, es muy probable que ya antes algún miembro de la Universidad de los Mareantes haya cambiado impresiones con alguno de los Jueces Oficiales sobre la necesidad de modificar las órdenes para la salida de las flotas, dictadas tan poco tiempo antes. Y los Oficiales, de su parte, habrían aprovechado gustosamente la posibilidad de defender su responsabilidad con los dictámenes de tan perita gente como lo eran los Maestres y Pilotos.

Por éstos tomó la palabra Antonio Corzo, explicando que las flotas de Nueva España y Tierra Firme no deben ir juntas, pues la flota de Nueva España necesita más tiempo que la otra, y conviene que ésta salga de Sanlúcar en agosto, para llegar a Nombre de Dios, puerto en general malsano, al tiempo menos peligroso, en octubre o comienzos de noviembre. A la vuelta, en febrero del año siguiente, y con escala de tres semanas en Cartagena, iría a La Habana, y a fines de mayo o principios de junio llegaría a España, aprovechando siempre el mejor tiempo. En cambio, la flota de Nueva España conviene que salga de Sanlúcar a principios de abril, con lo cual llegará a la

(8) Archivo de Indias, Indif. Gral. 2005, donde se conserva todo el expediente sobre este asunto.

Nueva España hacia fines de junio, con buen tiempo, sin huracanes, ni nortes. Esta flota se quedaría en Veracruz ocho o nueve meses, y, pasando también por La Habana, llegaría a España por julio. Y aun, si se quiere, las dos flotas, desde La Habana, podrían ir juntas, esperando algunas semanas la de Tierra Firme a la de la Nueva España. De esta manera, las flotas irían siempre, siendo verano durante su viaje, y en los peligrosos meses de invierno estarían quietas en los puertos de España o de las Indias, gozando en éstas siempre de tiempo saludable y evitando así la gran mortandad de la tripulación y de los pasajeros.

A este parecer se adhieren todos los otros maestros y pilotos en pocas palabras, así como el Almirante Cardona y los tres dirigentes del Consulado, quienes afirman que ya otras muchas veces han oído tratar de esto, y en igual sentido, a otros muchos marineros y personas de experiencia. Los Oficiales de la Contratación encargaron luego a Francisco Rodríguez, uno de los Escribanos de la Casa, quien había redactado el acta de esta Junta, que les diese un testimonio en forma, para enviarlo a Madrid. Este testimonio se hizo a 18 de enero de 1564, y al día siguiente los Jueces Oficiales y el Consulado lo enviaron con una carta suya al Consejo de Indias, pidiendo que el Rey mandase modificar el Reglamento de la salida de las flotas en el sentido que reproducía el testimonio citado. El Consejo de Indias acusó recibo de la carta y del testimonio inmediatamente a 26 de enero (9): «Vimos este testimonio y parecer que nos embiastes sobre el tiempo en que deben partir las flotas, así de Sanlúcar como de las Indias y si deben ir juntas a Tierra Firme y Nueva España; y como platicarse ha cerca dello y con brevedad se proveerá lo que convenga y se deba hacer» (9-a).

Hasta la llegada de esta contestación del Consejo de

(9) En general el correo, yendo a caballo, tardaba unos 5 días en el viaje de Sevilla a Madrid.

(9-a) Indif. Gral. 1966, Lib. 15, fol. 34. No es Real Cédula, sino carta del Consejo.

Indias, la Universidad de los Mareantes no había intervenido oficialmente y como entidad en el asunto de los viajes de las flotas. Pues los nueve maestros y pilotos que estuvieron presentes en la Junta convocada por los Jueces Oficiales de la Contratación, no participaron en ella como representantes de la Universidad—y aun parece que Antonio Corzo quizás no pertenecía a ella (10)—sino invitados como peritos particulares.

Pero conociéndose la contestación algo floja del Consejo de Indias, y siendo imposible para la Casa de la Contratación, como autoridad subordinada del Consejo, apremiar más fuertemente a sus superiores, y menos aún gestionar el asunto por un representante, la Universidad de los Mareantes acordó que uno de sus socios fuese a Madrid para solicitar personalmente una solución rápida del asunto, tan importante para la navegación de las Indias como para ellos mismos, que diariamente arriesgaban su vida en el viaje. Parece que procedió la Universidad con inusitada rapidez: Del día 26 de enero data la carta del Consejo, que no habrá llegado a Sevilla antes del primero de febrero; el 9 de este mes está firmado el amplio parecer de la Universidad, y el encargado de llevarlo y presentarlo en el Consejo debe haber salido casi inmediatamente después, pues el Presidente de Indias, D. Juan Sarmiento, quien lo traspasó por su propio puño y letra al Consejero Dr. Francisco Hernández de Liébana para estudiarlo, murió ya el día 6 de marzo del mismo año, de modo que median sólo 24 días, a lo sumo, entre la confección del parecer y su entrega en Madrid. El portador era Juan Rodríguez de Noriega, maestro y propietario de seis navíos, por tanto seguramente hombre de influencia y caudal entre sus compañeros de la Universidad de los Mareantes, a quien trasladaron su poder los anteriores apo-

(10) Por lo menos no se encuentra citado como tal en los diferentes documentos de la Universidad.

derados de ella a 7 de febrero de 1564 (11). Para intervenir en el asunto y formalizarlo se sirvió del Procurador Juan Gómez de Argomedo, y el citado Dr. Hernández de Liébana decretó: «Que esto se junte con lo que los Oficiales y Prior y Cónsules escribieron cerca desto, poco ha, y la información que enviaron para ello y lo que por el Consejo se respondió y todo esto con ello se entregue al Relator y haga relación della».

El mencionado parecer comienza explicando sin rodeos la causa de su presentación: «Visto por la Universidad de los Maestres y Pilotos que han navegado y navegan en este camino de las Indias, la mucha mortandad de las gentes, así ahogados por la mar, como muertos en los hospitales de los puertos de mar de Indias, e pérdidas de Hacienda de Su Majestad e de sus súbditos, como a todos es notorio, por la mala orden que las flotas traen en sus partidas así de España como de Indias en tiempos no debidos, porque se están en los puertos el verano, y el invierno salen a navegar, como lo vemos que lo hacen, cosa contra razón cuya causa es estas perdiciones e otras muchas—estando esta Universidad en su Cabildo de la Cofradía que tienen de Nuestra Señora de Buen Aire, platicando en esto como hombres que dello tienen experiencia e ciencia como hombres que lo han usado e usan toda su vida, e visto lo mucho que en ello importa e se servirá Dios e Su Majestad e sus súbditos, si en ello hubiese remedio—acordaron informar a Su Majestad e a los señores de Su Real Consejo de Indias de su parecer, e habiendo platicado mucho sobre ello, todos son de parecer que siendo Su Majestad servido, mandar dar la orden que aquí se dirá, se excusarán tan grandes daños a los que navegan e a Su

(11) Ya a principios del año anterior, 3 de Enero de 1563, la Universidad de los Mareantes había otorgado un poder completo a cuatro de sus socios: Alonso Pérez Cenizo y Juan Canelas, residentes en Triana, Diego de Lepe y Marcos Falcón, que vivían en la collación de Santa Cruz; poder que desde luego no estaba en relación con la intervención de la Universidad en el asunto de las flotas, que fué implantado un año después, sino que era un poder general para cualquier caso que sucediese. Los cuatro apoderados, representados por Diego de Lepe y Alonso Pérez Cenizo, cedieron su poder «para todas las cosas y casos en el dicho poder contenidas, y para cada una dellas sin limitación de cosa alguna», al citado Juan Rodríguez de Noriega.

Real Hacienda y a los que tratan en las Indias». No será fácil encontrar en un documento dirigido a tan altas autoridades palabras más sinceras y enérgicas, pero hay que tener presente que se trata de gente robusta y de no muy elevada cultura que diariamente se jugaba la vida en sus faenas, conocía los defectos y quería eliminarlos a todo trance para su propia seguridad y la de su fortuna que consistía en sus barcos.

El amplio parecer explica, repartido en varios capítulos, lo siguiente: De las dos flotas que salen cada año, una tiene que ir a Tierra Firme y la otra a la Nueva España. Aquélla tiene que hacerse a la vela por agosto, cuando en general hay buen tiempo, y los pasajeros no gastarán en Sanlúcar sus fortunas, como hasta ahora, esperándolo, y luego, llegando a las Indias, cayendo malos y no teniendo ya caudal, se mueren en los hospitales. Esta flota llegará a Nombre de Dios por octubre, cuando cesan las lluvias en aquella región, causa de la gran mortandad por las fiebres que producen, y estará allí hasta fines de diciembre, tiempo suficiente para descargar y cargar de nuevo. A la vuelta pasa un mes—febrero—en Cartagena abasteciéndose allí y haciendo reparaciones, y de Cartagena irá en marzo a La Habana, cuando ya no hay peligro de vientos del Norte. Saliendo de La Habana llegará a España a fines de junio «que es la corona del verano y buen tiempo».

De este modo la flota puede ir segura y junta, sin temer ataques de enemigos; no se perderán barcos en el viaje ni morirá gente ahogada y la hacienda irá sin peligro de perderse.

La flota de la Nueva España debe salir de Sanlúcar por abril, y con ella los barcos destinados para Santo Domingo y Honduras. Así gozará también de buen tiempo y puede salir puntualmente, para hacer escala de ocho días en Ocoa (Española), tomando agua y refresco allí, después de haber despedido a los navíos de Santo Domingo

(12). Y sin temor de huracanes y nortes que en este tiempo no hay, llegará a Nueva España por el mes de julio. En agosto y septiembre la flota puede arreglar su descarga y carga, y después tiene que invernar allí hasta el mes de febrero (13). En marzo puede ir a La Habana, para tomar allí refresco, agua y leña, y saliendo de allí por mayo, llegará en julio con el mejor tiempo del año a Sanlúcar.

Los barcos de Honduras que se han separado de la flota en el Cabo del Tiburón, tendrán que estar por marzo en La Habana, donde se reunirán con la flota de Tierra Firme para el viaje del Oceano.

Aparte de esta detallada descripción de las derrotas de las flotas, la Universidad de los Mareantes aprovecha la ocasión de representar algunos puntos referentes a la elección y conducta de los personajes dirigentes de las flotas. Aunque en general se elegían para los cargos de Capitán General y Almirante peritos marineros, sucedía alguna vez que el Capitán General no lo era, como en 1561 Ortuño de Ibarra, destinado para Factor y Veedor de Nueva España, quien sólo una vez había servido de Capitán General y por tanto no tendría gran pericia (14). De todos modos exige la Universidad que el Almirante siempre sea «diestro en el arte del mar y carrera de las Indias» y además libre de las faenas de maestre de nao, para que pueda entender continuamente en la inspección de los barcos durante el viaje y en los puertos, para que vayan por el derrotero indicado por la capitana (15) y para que hagan las reparaciones necesarias.

Finalmente, piden que se mande al General, poniéndolo en su instrucción que en todos los casos extraordina-

(12) Se evitaba la escala de Sto. Domingo de la flota entera, prefiriéndose la de Ocoa, porque en la capital había demasiada ocasión para la desertión de los tripulantes, como se había experimentado muchas veces, mientras que Ocoa no tenía aliciente alguno.

(13) Esta larga estancia, sin duda, era el punto flaco del plan, pero inevitable, porque no había otra solución, en vista de las amenazas de mal tiempo que solía presentarse por otoño en aquella región y que impedía la salida antes de febrero del año siguiente.

(14) V. Col. de Doc. de Ultramar, serie 2.ª, T. 14, 251.

(15) La almiranta iba siempre a la cola del convoy, y por eso podía vigilar bien la marcha de los barcos, mientras que la capitana iba por delante, indicando de noche con su farol de popa el camino que habían de seguir los navíos.

rios, como variación de la derrota, entrada en un puerto, exploración de enemigos, etc., convoque a todos los pilotos en la Capitana, para conocer su parecer, y se acomode a sus votos, «porque no es justo que negocio que tanto va, se deje en alvedrío de un hombre, pues como tal se puede errar y engañar». Parece que en estas reuniones había alguna vez vivas discusiones con palabras fuertes y airadas, pues se pide que «cuando estos pilotos fueran a dar su parecer a la Capitana, el General no consienta, los maltraten de palabra, como se suele hacer, diciéndoles que no aciertan en lo que dicen, y otras cosas semejantes, antes los animen, porque de aquí viene no querer dar ninguno su parecer, aunque ven que la Capitana va errada»; petición que por cierto es testimonio poco agradable del tono reinante en estas discusiones.

El parecer y petición de la Universidad de los Mareantes está firmado por los 40 participantes en la Junta que lo acordó. Algunos de estos nombres están escritos con letra bastante basta y en algunos casos del todo ilegibles que comprueban la poca cultura de los firmantes, mientras que otros en su traza no dejan que desear nada (16). Como testigos firman los dos escribanos Rodrigo Arias y Luis de Jaén, y legaliza el documento Benito Luis, escribano público de Sevilla.

No obstante la actividad que desarrollaron los maestros y pilotos de Sevilla en asunto tan importante, para obtener pronto la solución deseada, el Consejo de Indias no se apresuró en la deliberación y determinación; sea por estar muy ocupado el Relator Lic. Santander (17), sea porque el propio Rey D. Felipe aplazase, según su costumbre, la resolución definitiva. De todos modos, Noriega, después de esperar algún tiempo en la Corte, tuvo que volver a Sevilla, sin haber alcanzado nada. A pesar de que la

(16) Véase la fotografía.

(17) Santander servía ya muchos años en el Consejo, y a principios del año de 1566 se le añadió otro Relator, para exonerarle de su excesivo trabajo. En el expediente de que se trata, encontramos sus notas por todas partes. Su relación no se ha conservado, como de costumbre.

Universidad de los Mareantes tenía aún poco caudal—recordemos que no habían pasado más de tres años desde su fundación—, Juan Rodríguez de Noriega fué otra vez a Madrid, pero con el mismo éxito negativo, gastándose en ambos viajes más de 300 ducados, carga muy dura para una entidad de tan pocos socios y recientemente establecida. Y como ya no era posible volver por tercera vez, dejó el asunto en manos del ya citado Procurador Juan Gómez de Argomedo, quien de su parte tuvo que suplicar dos veces que se viese y resolviese la petición. La primera vez se contestó «que se despachará con brevedad y para esto lo traiga el Relator». En la segunda solicitud decía que «ha muchos días se propuso» el parecer, y se decretó «que se junte todo lo que sobre esto hay y lo traiga el Relator».

Por fin el Consejo de Indias dió cuenta del asunto al Rey D. Felipe II y le consultó aceptase con algunas pocas variaciones el plan presentado por la Universidad de los Mareantes. Desgraciadamente la Consulta se ha perdido, de modo que no sabemos en qué están basadas las citadas modificaciones. Consecuencia de esta Consulta fué la Real Provisión de 18 de octubre de 1564—nueve meses después del primer viaje a Madrid de Juan Rodríguez de Noriega—que estableció las dos flotas anuales, según las propuestas de la Universidad de los Mareantes. En la introducción, después de reproducir el proemio de la orden de 1561 (18), continúa diciendo (19): «...y porque ha parecido que, de ir las dichas flotas por la forma y manera contenida en la dicha orden, se han seguido algunos inconvenientes (20), Juan Rodríguez de Noriega, por sí y en nombre de la Universidad de los Maestres y Pilotos de la Carrera de las Indias, nos ha pedido y suplicado mandemos mudar la dicha orden y proveer que de aquí adelante vayan dos flotas, la una a la Nueva España y la otra a la provincia de Tie-

(18) V. Arriba la nota núm. 5.

(19) Archivo de Indias, Indif. Gral. 1966, Lib. 15, fol. 187 y siguientes.

(20) Esta expresión, frente a la descripción de la Universidad, hecha sobre las pérdidas y daños en los viajes, parece bien suave, pero es frase protocolaria.

rra Firme por los meses de Abril y Agosto de cada un año, porque iendo las dichas flotas en el dicho tiempo, irán y vernán con más seguridad y no se seguirán las pérdidas y daños que hasta aquí se han seguido así al salir de acá como a la estada y vuelta de allí. Y habiéndose visto en el nuestro Consejo de las Indias y platicado sobre ello y los pareceres cerca dello dados por los dichos maestros y pilotos de la ciudad de Sevilla y por el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la dicha ciudad y por los nuestros Jueces Oficiales de la Casa de la Contratación de la dicha ciudad y conmigo, el Rey, consultado, fué acordado que debíamos proveer y dar orden, como de aquí adelante cese la orden que está dada en el partir de las dos flotas, y que partan dos en cada un año, una para la dicha Nueva España y otra para la provincia de Tierra Firme, la de Nueva España por el mes de Abril y la de Tierra Firme por el mes de Agosto, y... se guarde la orden siguiente». Luego siguen 12 capítulos—el primero solamente general—detallando los nuevos preceptos que en lo principal se conforman con las propuestas de la Universidad de los Mareantes, en cuanto al establecimiento de las dos flotas a Tierra Firme y a la Nueva España y a su salida de España y de los puertos de las Indias, abreviando en lo posible la escala en La Habana, pero mandando que no salgan de allí antes del 10 de marzo (21). Sin embargo, hay una modificación importante: Los navíos de Santo Domingo y Puerto Rico podrán ir con cualquiera de las dos flotas, según les convenga, precepto no comprensible bajo el punto de vista de la seguridad, pues iendo con la flota de Tierra Firme, corrían el riesgo de encontrar en su viaje los peligrosos huracanes, frecuentes en aquellos parajes durante septiembre y octubre.

La Ordenanza soslaya la contestación a la petición de los Mareantes sevillanos respecto a la instrucción del

(21) Cap. 4: «Cada una de las dos flotas salga del puerto de La Habana con toda la brevedad que pudiesen, con que no sea antes de los 10 de Marzo».

Capitán General sobre el tratamiento de los pilotos, por cierto con alguna razón, porque esto estaba fuera de la órbita del contenido del reglamento. Pero, al parecer, el Consejo de Indias, en realidad, no estaría muy conforme con la solicitud de la Universidad de los Mareantes, porque quería mantener la autoridad del Capitán General, pues dice en el capítulo 5 de la Ordenanza, hablando de éste y del Almirante, «que sean personas de calidad a quien los maestros y pilotos obedezcan», con lo cual parece declinar implícitamente el deseo de las Juntas en plena mar. En cambio, se manda que el Capitán General pueda repetir la visita de los barcos con referencia a su carga y navegabilidad, cortando así los abusos que con frecuencia se hacían de sobrecargar los navíos.

Sin embargo, la Ordenanza provocada por la intervención de la Universidad de los Maestros y Pilotos significaba un gran progreso en la seguridad de los viajes a las Indias, basado en la pericia de los que conocían perfectamente los peligros de la navegación. Querían evitar la sinrazón de que se navegase en invierno y que durante la temporada de verano las flotas descansasen en los puertos, y sin duda lo hubiesen conseguido con su bien meditado plan, sino le quitara el éxito feliz la desgraciada impuntualidad que seguía imposibilitando la salida de las flotas a los tiempos prescritos, retrasando casi siempre la salida por uno o varios meses. Pero cortar este abuso (22) no estaba ni en las manos de la Casa de la Contratación ni en la de la Universidad de los Mareantes que, no obstante, continuaban sacrificando sus vidas y bienes por la Patria, como valientes y buenos marineros españoles.

ERNESTO SCHÄFER.

C. de la Real Academia de la Historia.

(Trabajo recomendado en el Concurso de Monografías de 1945).

(22) Muchas veces se ha tratado después sobre este asunto, variando otra vez los tiempos del viaje, pero todo fué inútil.