

Funcionarios con las manos en la masa. La Casa de la Contratación durante el reinado de Carlos V

AUKE P. JACOBS

Universidad Católica de Nimega

Introducción

Una de las tareas fundamentales de la Casa de la Contratación era garantizar la seguridad de la Carrera de Indias. Para lograr este objetivo los oficiales de la Casa tenían que realizar una serie de controles: la calidad del navío, de los marineros, sobre todo del maestro, del piloto y del escribano del navío, la artillería y la munición, la carga de mercancías, su registro, y el de los esclavos y de los pasajeros. Al regreso de los navíos el control se centraba, sobre todo, en los metales preciosos.

Las visitas del eminente jurista, el doctor Gregorio López en 1543 y del licenciado Hernán Pérez de la Fuente en 1549-1551, ambos miembros del Consejo de Indias, forman la base de este estudio con algunos documentos adicionales de períodos anteriores y posteriores. El objetivo de estas visitas era averiguar si los oficiales cumplían las ordenanzas y administraban bien todos los trámites y remediaban lo que se puede llamar la mala administración. La mala administración podía ser consecuencia de fallos humanos de los oficiales y sus criados o de una interpretación demasiada flexible de las ordenanzas. También incluían denuncias de fraude, cohecho y corrupción. El fraude era inevitable por la administración superflua de las mercancías mientras que los otros dos casos dependían, por un lado, de la iniciativa del cliente, el soborno, para arreglar algún que otro trámite y, por otro lado, del oficial o su criado que pedían un pago adicional por tramitar con mayor celeridad algún que otro documento. En esta ponencia dirigimos nuestra atención a las visitas de navíos, tanto de ida como de vuelta, y la administración de los registros de las mercancías para analizar cómo los oficiales administraban todos los trámites necesarios y qué formas de mala administración se producían.

Las visitas de los navíos de ida

La presentación en la contaduría de la petición de una licencia para poder navegar en la Carrera de Indias y para cargar por parte del maestre o del dueño del navío desencadenaba toda una serie de controles de los oficiales de la Casa. En esta petición el maestre tenía que indicar el tonelaje del navío, el número de pasajeros y su destino. Los oficiales rechazaban esta petición para la primera visita cuando el maestre tuviera un pleito pendiente con el fiscal de la Casa¹. Más tarde el visitador de navíos recibía un mandamiento de los oficiales para visitar el navío averiguando si era "hábil y suficiente" para la navegación indicando al mismo momento la artillería y munición que tenía que llevar, así como el número de los marineros, grumetes y pajes. A las espaldas del mandamiento tenía que indicar su parecer sobre el estado del navío². Este parecer era vinculante para otorgar al maestre la licencia para cargar³. La calidad de los navíos dejaba bastante que desear según el parecer del mercader Alonso Gómez de la Serna en la visita de 1543: "dexas pasar a las yndias navios viexos y mal aparexados q ya en el rio hazen agua"⁴. Cuando hubiera dudas sobre el estado del navío, tenían que sacar el navío del agua para controlar el casco y, en caso necesario, poner la brea y realizar otras reparaciones. Pero la escasez de tonelaje para el comercio de Indias no sólo provocó la puesta en venta de navíos viejos a un precio muy elevado, sino también un control superficial del estado los navíos para no impedir el tráfico con las Indias. La consecuencia era un mayor número de naufragios y por lo tanto una mayor pérdida de mercancías y marineros⁵. También dejaron pasar a las Indias navíos menores de sesenta toneladas bajo la condición de que sólo fuera en tiempo de paz y que no regresaran a Sevilla. Podían ir a las Indias sin que otros navíos los acompañasen, aunque durante la visita de

1 Archivo General de Indias (AGI), Justicia, 945, fol. 93 vto., declaración del maestre Pedro Rodinelo.

2 AGI, Justicia, 944, fol. 51. "hábil y suficiente para recibir y tomar carga y también que mira el buco de la nao como esta pa ver si tiene alguna falta y q en las espaldas de los mandamientos de los oficiales responde lo que le pareciere cerca de la visitaçion de la nao".

3 Ibidem, fol. 44.

4 Ibidem, fol. 74.

5 Chaunu, Huguette y Pierre: *Seville et l'Atlantique, II, Le trafic de 1504 a 1560*, París, 1955, pág. 244.

1543 el visitador, el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, prefería que fueran en conserva de otros navíos⁶.

Cuando el visitador consideraba que el navío podía navegar a las Indias, los oficiales tenían que nombrar un escribano del navío que debería ser un escribano de su Majestad pero en su defecto podían nombrar a "la persona mas honrrada y suficiente q en el navio se hallare para usar el dho ofiçio de escrivano". El escribano tenía que dar cuenta y razón de todo lo que sucedía cuando se cargase el navío⁷. Durante la primera visita aún había poca gente en el navío, como mucho, el maestre o el contramaestre y unos marineros para guardarlo. Los escribanos de su Majestad no estaban muy dispuestos a aceptar este cargo por ser un oficio de poco provecho y sólo excepcionalmente ocupaban este puesto. Otro requerimiento era que el escribano también fuese marinero, como decía el teniente de visitador, Hernando Blas, en su declaración durante la visita de 1549-1551, además de ser un hombre de confianza del señor del navío y del maestre porque a aquéllos le confiaban sus cuentas de todo lo que se cargaba en el navío⁸. El maestre y el dueño del navío preferían escribanos que fuesen parientes suyos o un paniaguado que ejecutaran lo que deseaban y no lo que era su obligación, es decir, cumplir las ordenanzas de la Casa. El nombramiento del escribano podía dar lugar a dificultades entre el maestre y los oficiales cuando nombraban a otro diferente al candidato del maestre. Por ejemplo, el nombramiento de Pedro de Padilla, escribano de Su Majestad, por escribano de navío en contra de la voluntad del maestre, Lope Esteban, no favoreció de ninguna manera al maestre porque al regresar de las Indias, Padilla le denunció ante los oficiales. Lope Esteban había llevado algunos pasajeros sin licencia y había cometido otras infracciones sin especificar. Las consecuencias para Padilla tampoco fueron muy halagüeñas porque durante más de dos años los maestros no le ofrecieron ningún puesto de escribano hasta que los oficiales obli-

6 AGI, Justicia, 944 fol. 51 vto., respuesta a la pregunta 26: "fue preguntado q de que porte son las naos q dexas cargar para las yndias dixo q son de sesenta toneles arriba y q si son menores de q sesenta toneles tambien se dexas pasar poniendoles pena q no tornen cargadas a estos reynos y q se queden en las yndias y q quando es tiempo de paz qualquier nao q quiere salir aunq sea de sesenta toneles abaxo la dexas salir aunq vaya sola aunq este declarante siempre procura de las detener porq vayan en conserva de otros navios mayores".

7 AGI, Justicia, 945, pregunta 32, fol. 12 vto.

8 Ibidem, respuesta a la pregunta 32, fol. 67 vto.

garon a un maestre llevarlo. Ningún maestre quería llevarlo porque no querían correr el riesgo de llevar un escribano que al regreso en Sevilla los denunciase ante los oficiales⁹.

Es más que dudoso que los oficiales siempre nombrasen a las personas más idóneas para el cargo de escribano de navío. La visita de 1543 no incluye ninguna información sobre la pericia de los escribanos, pero seis años más tarde durante la visita de Hernán Pérez de la Fuente aumentó el número de quejas de los maestros sobre los nombramientos de escribanos de navío que no eran sus candidatos. El ya mencionado Hernando Blas declaró que Manuel Gómez, dueño de un navío que se quemó en el muelle de Sevilla al tiempo que estaba cargando, cuando vino a pedir licencia para cargar, llevó un escribano marinerero al cual presentó ante los oficiales para que le nombrasen. Los oficiales no le admitieron diciendo que era demasiado joven, unos 17 años. Nombraron en su lugar a otro, de cuyo nombre Hernando Blas no se acordaba, que no era marinerero y un hombre de poca confianza porque cuando el navío se quemó, este escribano robó más de doscientos ducados de Manuel Gómez. Hernando Blas basó su declaración en lo que le había dicho el co-propietario del navío Diego Martín¹⁰. Diego Martín, a su vez, declaró que le había robado más de seiscientos ducados. Los oficiales, añadió, no querían nombrar a personas hábiles y suficientes para el cargo de escribano porque daban el puesto a hombres sin experiencia marítima y tampoco eran muy aptos. Además creía que estos hombres debían sus nombramientos a favores dados a los oficiales porque de esta manera podían dar licencias a algunas personas indirectamente para que se quedasen en las Indias, siendo pasajeros prohibidos¹¹.

9 AGI, Justicia, 945, quinto cargo contra los oficiales, fol. 215.

10 Ibidem, interrogatorio general, fol. 68.

11 Ibidem, interrogatorio general, fol. 74 vto. "Ha visto que cuando en los navíos, que vienen a visitar, había personas hábiles y suficientes para el oficio de escribano los oficiales no los quieren recibir y nombran y dan las escribanías a hombres de tierra que no son de la mar e inhábiles para el dicho oficio y de poca confianza. Así este testigo ha visto hacer muchas y diversas veces e que si los dichos nombramientos son por favor o no este testigo no lo sabe más de que cree y tiene por cierto que debe de ser por favor y por manera de dar licencia a algunos pasajeros indirectamente para que se queden en las Indias, siendo de los que SM tienen prohibidos que no pasen. Así le aconteció a este testigo en un navío suyo que se quemó en este río y este testigo tenía un escribano hábil y suficiente para llevar en el dicho navío. Los oficiales le obligaron al maestre del dicho navío de llevar un escribano inhábil y de muy poca confianza y tal que robó a este testigo del dicho navío más de seiscientos ducados y se le fue con ellos y nunca los cobró ni ha cobrado cosa alguna".

En otra ocasión le había ocurrido lo mismo, como dueño de un galeón pequeño del que era otra vez maestre Manuel Gómez. Tenía un escribano capaz y de confianza pero los oficiales le obligaron a llevar otro, un muchacho de poca confianza que no pretendía sino pasar al Perú. Saltó en tierra en Nombre de Dios, al parecer, con el libro de cuentas del navío. Diego Martín mencionaba también a otro propietario de navío, Bartolomé Sánchez, vecino de Triana, al que también obligaron a aceptar otro escribano. Diego Martín ya le había visto andar por la Casa con otros ocho o nueve aspirantes a escribano de navío. Era público y notorio que estos escribanos venían con favores de la corte y de otras partes para poder pasar a las Indias¹². Uno de estos escribanos habría dicho al maestre Martín García que, aunque no le quisiese llevar, había de ir por escribano de su navío porque, cuando no le admitiese, había de poner fuego a su navío. Así, fue por escribano de navío de Martín García y se quedó en las Indias¹³. Para evitar estos conflictos otorgaban la facultad de proponer el escribano de navío al Consulado. Al candidato propuesto le tenían que examinar los oficiales de la Casa antes de aprobar su nombramiento¹⁴.

En su descargo advertían los oficiales que durante la primera visita apenas había gente en el navío y que nombraban al escribano más apto cuando

12 Ibidem, fol. 79 vto. "Y otra vez en otro navío de su propiedad, un galeón pequeño, que tenía escribano hábil y suficiente, los oficiales por fuerza le pusieron en el dicho navío, que era maestre Manuel Gómez, otro escribano inhábil muchacho de muy poca confianza que no pretendía sino pasar al Perú y que en saltando en Nombre de Dios se fue y nunca pareció el libro del navío para la cuenta y recaudo del dicho navío".

13 Ibidem, fol. 79 vto. - 80. "Un Bartolomé Sánchez, vecino de Triana, señor de un navío que estaba de partida para las Indias en el año 48 y que tenía escribano en su navío de las personas del sabe que los dichos oficiales no le quieren visitar el dicho navío hasta que por fuerza le hicieron llevar a un escribano de fuera del dicho navío e que vio este testigo andar en la dicha casa al susdicho escribano y a otros ocho o nueve con él y que era público y notorio que los dichos escribanos venían con favores //fo. 80 // de la corte y de otras partes para poder pasar a las Indias debajo de este color de escribano y que este testigo vio que los susdichos que andaban esperando el dicho pasaje hacían muchos fieros a los señores de las dichas naos y particularmente se acuerdauno de los susdichos dijo a un Martín García maestre de un navío que aunque él no quisiese había de ir por escribano del dicho su navío y que si se lo estorbase que había de poner fuego al dicho navío y así hubo de ir por escribano de él y se quedó allá".

14 El Consulado se fundó en 1543 y al parecer obtuvo bastante pronto el derecho de nombrar a los escribanos de navíos, Veitia y Linage, Joseph: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, ed. facs. Madrid, 1981, Libro I, cap. XVII, nº 32. Véase también, Vila Vilar, Enriqueta: "El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación" en: Vila Vilar, Enriqueta y Kuethe, Allan J.: *Relaciones de poder y comercio colonial*. Sevilla, 1999, pags. 3-34. Puede ser que las quejas sobre el nombramiento de escribanos en la visita de Hernán Pérez de la Fuente fuera la razón de otorgar esta facultad al Consulado.

el maestre no lo llevase. Además en la instrucción que daban a los maestros mandaban que no pagasen al escribano su sueldo hasta el regreso en Sevilla¹⁵.

Una preocupación constante en la seguridad de la Carrera de Indias era evitar que los navíos fueran sobrecargados para evitar posibles desgracias en la mar pero el problema era que tanto la Real Hacienda como el maestre, tenían un interés compartido en esta sobrecarga porque ambos podían cobrar respectivamente más derechos y más fletes. El nivel de sobrecarga dependía de la sangre fría del maestre que quería correr el riesgo de cargar su navío al máximo. Otros podrían haber limitado la sobrecarga a un nivel menor por los peligros en la mar. Pero ¿qué entendían los visitadores de navíos por sobrecarga?

Para los oficiales el problema era cómo conocer el peso de las mercancías cuando no podían controlarlas, es decir, no podían abrir las cajas en que estaban envueltas. Los encargados de controlar la sobrecarga de los navíos eran los visitadores de navíos que, durante la residencia de 1526, eran Bartolomé Díaz y Juan de Cárdenas, quienes al parecer hacían bien su oficio porque sólo les condenaron a devolver los derechos que habían llevado por la primera visita en el muelle de Sevilla ya que no estaba permitido¹⁶.

Este resultado no convenció al emperador porque unos trece meses después encargó a los oficiales de la Casa investigar de nuevo a los visitadores de navíos. El interrogatorio de los testigos empezó el 30 de agosto y terminó el 11 de octubre de 1527¹⁷. Una de las quejas más frecuentes en este interrogatorio fue que los visitadores sacaban carga de los navíos mientras los maestros y mercaderes estaban convencidos que los navíos no estaban cargados por completo. El visitador Juan de Cárdenas motivó al mercader Luis Fernández de Alfaro, dueño de un navío, su orden de echar cuatro pipas de hari-

15 Ibidem, fols. 215-215vto. "al tiempo q se proveen los escrivanos es quando el navio no ha comenzado a recibir carga y entonces no ay en las naos marineros ningunos ni otra gente en quien se pueda escoger por eso nombran el mas habil escrivano q a la sazón hay si no lo es q el maestre trae y en la instrucción q se da a los maestros se les mandan que no pague al escrivano el sueldo si se quedara en las yndias ni los consientan quedar y si el escrivano de bartolome sanchez y otro se ha quedado sería por culpa del maestre y porque lo habría querido dejar".

16 Zumalacargui, Leopoldo: "La Casa de la Contratación de las Indias durante los primeros años del reinado de Carlos V", *Anales de Economía*, n.º 12, Madrid, 1951, págs. 147-150.

17 AGI, Justicia, 1159, ramo 1, 31 folios. Interrogatorio de doce preguntas de quince maestros, diez mercaderes y un escribano de nao.

na con las siguientes palabras: "sabia lo q fazia q fuera las avian de echar". Estaban cargadas sobre cubierta debajo del mastillo de proa. En Sanlúcar de Barrameda los visitadores mandaron sacar otras ocho pipas de mercancías pero el maestre no cumplió la orden porque, como dijo, su navío salió con menos carga de la que podía llevar¹⁸. El mercader Juan de Urrutia se quejó de que los visitadores "les echaban armas demasyadas de q heran obligadas a llevar e les sacavan de sus naos Ropa q podían bien llevar", además, continuó, los maestros se quejaban del visitador Juan de Cárdenas porque les mostraba una cédula de Su Majestad en que castigaban a los maestros con la pérdida de sus mercancías cuando las hubieran cargado después de la visita¹⁹.

Estas declaraciones dan la impresión que los visitadores ejercían su cargo con suficiente rigor pero contrastan con la respuesta del mismo Urrutia a la tercera pregunta sobre el "buen uso de su oficio" en que decía que "los visitadores van de navío a navío faziendo banquetes a costa de los maestros"²⁰ lo que indica que los maestros al menos querían influir en el rigor de las visitas pero, por otro lado, las mismas declaraciones no recibían confirmación en las declaraciones de los otros maestros y mercaderes sobre las visitas²¹. Un intento de soborno, sin que llegase a realizarlo, nos relata el maestre Ginés de Carrión que había recibido una vez seis ducados de alguna persona sin indicar su nombre para entregarlos al visitador Bartolomé Díaz por la visita de una carabela suya. No se atrevió a entregarlos por que sabía que Bartolomé Díaz no los aceptaría²². El objetivo de esta declaración no está nada claro porque si Ginés de Carrión sabía que Bartolomé Díaz no iba a aceptar este dinero ¿por qué había recibido este dinero de este propietario desconocido de una carabela? Por otra parte, también puede ser una declaración indirecta para mostrar la honradez de Bartolomé Díaz.

Para el mercader guipuzcoano, Juan Sánchez de Aramburu, no eran necesarios los visitadores porque sin ellos aumentaría el comercio con las Indias²³, mientras el ya mencionado Luis Fernández de Alfaro opinaba que

18 Ibidem, fol. 9.

19 Ibidem, fol. 15-16.

20 Ibidem, fol 15.

21 Ibidem. De los quince maestros, siete no tienen ninguna queja y de los diez mercaderes, cuatro, de los cuales dos eran procedentes de Genoa, no formulan ninguna queja.

22 Ibidem, fol 7.

los visitadores sólo detenían los navíos y no los dejaban partir hasta que hubieran realizado la visita lo que obligaba a los maestros, mercaderes y pasajeros a consumir sus mantenimientos que tenían para el viaje²⁴. De esta inspección se puede deducir que no estaba nada claro lo que se consideraba sobrecarga por las diferencias de opiniones entre el visitador y los maestros. El visitador, además, no explicaba las razones de sacar carga de los navíos más que con las palabras de: "que sabía que hacía", lo que suponía cierta arbitrariedad en sus decisiones.

El emperador seguía preocupándose por la sobrecarga y el posible mal armamiento de los navíos porque cinco años después, el 24 de noviembre de 1532, envió una provisión real en que mandaba a Pedro Ortiz de Matienza que elaborase un informe sobre los maestros que "echan doblada la carga". En este informe Ortiz de Matienza interrogaba a seis testigos, todos procedentes de Sanlúcar de Barrameda y con experiencia marítima, que tenían que responder a un total de once preguntas. Estos testigos confirmaban que los navíos iban sobrecargados poniendo en peligro tanto a los marineros y pasajeros como a las mercancías. Los maestros sobrecargaban sus navíos por codicia, porque querían cobrar el máximo de fletes posible. Los visitadores intentaban evitar la sobrecarga de los navíos obligando a los maestros a descargar las mercancías de los que habían sido los últimos fletadores, pero tampoco eran insensibles a favores. Al maestro Bartolomé de Carranza le mandaron sacar cierta carga pero, a ruego del propietario del navío, Juan Alonso, Juan de Cárdenas admitió la sobrecarga. También ocurría que los maestros aparentemente obedecían a los visitadores descargando la carga excesiva, sin embargo, la volvían a cargar una vez que los visitadores habían salido. En otros casos la sobrecarga tenía lugar en alta mar y, en ocasiones, daba lugar a problemas en la navegación. El maestro Bartolomé Pérez metió en su navío, ya en la mar, esclavos ocultamente según uno de los testigos. Pedro Jiménez, piloto del puerto y de la barra de Sanlúcar de Barrameda, declaró haber visto varios navíos sobrecargados que tuvieron que arribar en Gibraltar por un temporal donde echaban la artillería y mercancías por ser sobrecarga. El navío del maestro Melchior Rodríguez salió del puerto tan car-

23 Ibidem, fol. 26.

24 Ibidem, fol. 10.

gado que con el temporal arribó sobre la barra de Sanlúcar de Barrameda y se hundió, perdiendo así también las mercancías²⁵.

La sobrecarga de los navíos es un tema constante en las visitas de la Casa por los miembros del Consejo de Indias. Provocó arduas discusiones entre los mercaderes y los maestros pero también entre éstos y los visitadores. El licenciado Juan Suárez de Carvajal, obispo de Lugo, quiso poner fin a estas disputas durante su visita de la Casa en 1536 y reunió a varias personas con gran experiencia en el tráfico marítimo para redactar una lista "de cuantas botas, pipas, cajas con sus diferentes tamaños podían caber en una tonelada". Esta lista se pregonó en las gradas de Sevilla el primer de marzo 1536 y se puso en una tabla en la contaduría a vista de todos²⁶. Aunque en la introducción a esta lista se menciona expresamente que el objetivo era evitar discusiones entre maestros y mercaderes sobre el fletamiento, se incluyó esta lista en las ordenanzas de 1543 para que también la usaran los oficiales para el conjunto de la carga, aunque no he encontrado cálculo alguno del peso total de las mercancías en los márgenes de los registros²⁷. El teniente de factor dijo en su declaración ante Gregorio López que usaban esta lista sólo para establecer el peso de las mercancías que no se podían cargar en Sevilla por los bajos en el Guadalquivir. Estas mercancías las llevaban en barcos pequeños a Sanlúcar de Barrameda para concluir allí la carga del navío porque sólo así podían evitar que los navíos encallaran en el río²⁸.

En la visita de 1543 el visitador de navíos, el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, explicó lo que hacía durante las tres visitas que se habían impuesto antes de que diesen licencia para salir a las Indias. Como ya hemos dicho, la primera visita era para determinar el estado del navío, mientras que la segunda la hacía en compañía del contador y su oficial. Si resultaba de esta visita que no tenía la tripulación, artillería, munición y jarcia suficiente, mandaban al maestro que procurase arreglar las insuficiencias²⁹. En esta segunda

25 AGI, Justicia, 1159, ramo 6.

26 AGI, Justicia, 944, sin foliación, véase Apéndice I.

27 Ibidem, Ordenanzas de la Casa, fol. 37 vto., ordenanza 136.

28 Ibidem, interrogatorio general, fol. 44, respuesta a la pregunta 55.

29 Ibidem, fol. 40 vto., respuesta a la pregunta 27. "...despues de aver visitado el visitador la primera vez la nao pa ver si esta buena pa cargar y se le da lic^a al maestre pa q la cargue ya queesta cargada vienen el contador pa q el con un visitador y con su ofiçial la vaya a visitar pa q se vaya el rio abaxo a sanlucar asy van a visitalla y haze alarde de la gente q lleva de mar pa la navegacion y sy no pareçe q tiene los marineros y grumetes q conviene pa ello y artilleria y municion y xarçia mandasele q lo tome..."

visita el contador también establecía la parte de la carga que el navío podía cargar en Sanlúcar de Barrameda y tomaba juramento al maestre, contra maestre y escribano de que las cosas necesarias para su navío eran suyas y no prestadas³⁰. La tercera visita en Sanlúcar de Barrameda era la más importante y en ella el visitador, con un mandamiento de los oficiales para visitar los navíos³¹, controlaba si el maestre había arreglado las posibles insuficiencias y si el navío no estaba sobrecargado. Otra vez repasaba la tripulación, y el maestre y el piloto tenían que enseñar sus exámenes firmados por el piloto mayor. Después miraba si los mástiles, entenas y jarcia estaban en buen estado y que tenía velas y cuerdas nuevas en caso de romperse durante el viaje, comprobaba que la artillería y armas eran suficientes con su munición y, cuando el navío estaba sobrecargado, mandaba sacar diez toneladas de carga empezando por el último fletador y, por fin, controlaba si no llevaba pasajeros ni frailes ni oro ni plata labrada sin licencia de Su Majestad o de los oficiales de la Casa so pena de 50.000 maravedís y la pérdida de su oficio³².

30 Ibidem, fol. 72 vto. respuesta a la pregunta 27 de Niculas Arraburu, mercader: "...por los engaños q los maestros suelen tener en tomar las cosas necesarias a sus naos prestadas pa la dha visitaçion las toma juramento si son suyas o prestadas y q si ivan[?] el viage con aquello y juran q es suyo y despues yendose a sanlucar pa partir el viage..."

31 Ibidem, fol. 169: "en viiiº de julio el capitán espinosa mandamiento de los oficiales a espinosa q vaya a visitar los juezes oficiales de su çesarea e catholico mag+ de la casa de la contrataçion de las yndias del mar oceano q Residimos en esta muy noble e muy leal çibdad de sevilla mandamos a vos el capitán gonçalo gomez de espinosa visitador de las naos de las yndias q vays a la villa de sanlucar de barrameda e las naos q alli estan pa yr a las indias yslas e tierra firme e nueva españa del mar oceano las visteys la carga q tienen e las armas e munición e gente e aparejos en la manera q se acostumbra fazer e las q hallaredes q no estan suficientes pa seguir su viage sigund la disposiçion de la hordenanza las fazed poner la horden pa q ayan de seguir el dho viage e las q hallaredes q no tienen todas las armas e munición e gente e aparejos q por la visitaçion q dellas se hizo en esta çibdad se le mando tomar les hagays e conpelayes e vereys a los maestros dellas q luego lo tomen e se provean dello e lo mas q os prescribe q an menester pa seguir el dho viage e todo fecho e puesto su horden e proveydo como dho es nos hageys relacion de todo ello e como las dhas naos estan de carga e de gente e de artilleria e munición e otros harmas pa q todo por nos visto prover mas lo q se deve facer çerca de la navegacion de las dhas naos lo qual vos mandamos que se faga e su cumpla so pena de diez mill mrs pa la camara e fisco de sus magestades fecho en sevilla dentro en la casa de la contrataçion a catorçe de diçiembre de mil e quinientos çuarenta e dos años. fdos.: françº tello, diº de çarate, juan de almansa por manda de sus mrd. Pº Rz. Farfan escrivano de su mag. mandamiento pa q el visitador de las naos visite las naos q estan en sanlucar haga Relacion de como estan a vs.ms."

32 Ibidem, fol. 52-52 vto. respuesta del visitador a la pregunta 27: "la visita postrera se haze desta manera q toma el escrivano publico [al margen: pa el 4º (carga)] de sanlucar y entra con el en la nao con el registro q se ha hecho q ya lleva q el contador le dio y conforme al registro es ayna [?] y haze alarde de todos los marineros q van en la nao del qual es maestre y piloto y alli les pide q le enseñen sus exámenes y cartas todas señaladas del piloto mayor y q des q se lo enseñan haze el alarde luego del

Pero el visitador no controlaba si el navío había cargado mercancías que no iban en el registro porque era imposible realizarlo. Esta tercera visita no tenía como objetivo averiguar si el navío llevaba más mercancías que las registradas, sino controlar que no llevaba algunos esclavos, clérigos o frailes, que el navío no iba sobrecargado, que llevaba agua dulce suficiente, que no llevaba algún extranjero ni caballos u otras cosas prohibidas, y que el navío salía de tal manera que los marineros podían andar libremente por la cubierta para poder realizar sus tareas de navegación³³. Cuando terminaba la visita, salía el visitador del navío en una barca y ya en la mar entregaba el registro al maestre. De esta última visita tenía que traer testimonio a los oficiales pero, a pesar de que la visita incluía tres ejemplos de estos testimonios, no los traía regularmente a la Casa. Por otra parte, no podía realizar esta visita ante un escribano de su Majestad de Sanlúcar de Barrameda, sino ante los escribanos de navíos de los cuales Gómez de Espinosa no se fiaba por ser muy frecuentemente familiares de los maestros y no tener la experiencia de

contra maestre y del escrivano y del despensero y carpintero o carpinteros y los lonbarderos y de los marineros segund es la nao y q asi lleva los marineros q es en una nao de çien toneleles lleva catorze o quinze marineros y siete o ocho grumetes y dos o tres pages y q ansymismo mira los mastiles y entenas y xarçia que vaya todo bueno y las bonbas q son [fol. 52 vto.] dos guarneçidas de baras y gurriones y ansymismo el batel con los esquifaçiones q son veynte y quatro remos y ansymismo a de tener dos guyndalesas y dos papahagos nuevos y tiene todas las otras velas de mediadas mandasele al maestre q tome ocho lonas de respecte q son unos paños como cañamazos pa hazer otra vela si se rompiere la q llevan y q tenga quatro ancoras las dos por malesas y las dos valadis mas pequeñas y q tome quatro cablos nuevos y q tome armas y artilleria quatro lonbardas gruesas con cada dos pares de servidoras y q tome doze versos con molde y plomo con cada dos dozenas de pelotas pa las lonbardas gruesas y q tomen quatro quintales de polvora y q tomen ocho dozenas de lanças ginetas y seys dozenas de dardos y gorganzes pa la gavia y q tome doze rodelas y seys arcabuzes con molde y plomo pa ellos y polvora y una dozena de vallestas con sus cuerdas y ya van querdan y se le manda q ponga la caldera al fuego una vez al dia por la mañana llegá de aguaduçar y q a cada pasagero le den medio açumbre de agua y porq esta la nao cargada y albamabada se le manda q hecha fuera diez toneladas de ropa con la marca razon de cuya es y del postrer fletador y la haze descargar y se enbie a la casa de la contrataçion delante de este testigo a los oficiales della pa q la den a cuya es y q esto se aze sy la dha nao tiene mas carga de la q le parece a este testigo q es necesario q lleve y q se le manda mas al maestre q no lleve frayle ni clerigo ni pasagero no oro ni plata labrada syn liçençia de su m+ o de los oficiales de la casa de la contrataçion so pena del ofiçio perdido y q no vaya mas a las yndias y de çinquenta mill mrs q le da por consenado en ellos y para que mejor se vea como se haze mostro visitaçiones de naos hechas en sanlucar ante escrivano publico"

33 Ibidem, fol. 52vto.-53. "...questa terçera visitaçion se haze no pa q se tornen a ver si llevan mas mercaderias q se registraron sy no para ver si lleva algunos esclavos, clerigos o frayles o si va la nao sobrecargada de carga q no pueda llevar y pa ver si llevan agua dulce bastante y pa [fol. 53] ver si ay algun extranjero en la nao yva en ella y pa hazer quitar la carga q llevare la nao demasyada y pa ver sy lleva caballos o otras cosas probydas y pa ver si la nao va de tal manera q los marineros puedan andar libremente por ella..."

un escribano de su Majestad³⁴. Además, llevaba derechos excesivos para la tercera visita y comía en los navíos que visitaba. Para el Consejo de Indias eran razones para cesarle de su cargo de visitador de navíos³⁵.

Esta tercera visita no podía evitar los fraudes y los engaños de los maestros que, a pesar de haber jurado, sacaban de los barcos las cosas prestadas y parte de artillería cuando el visitador había salido de su navío³⁶. Además de no poder controlar las mercancías indicadas por los mercaderes, tampoco había posibilidad de verificar si la carga estaba de acuerdo con lo indicado en el registro del navío con lo cual había un amplio margen para realizar todo tipo de contrabando, pero siempre limitado por el tamaño de los navíos y la demanda en el mercado americano. Las penas impuestas por el Consejo de Indias de pérdida de oficio y 50.000 maravedís de multa tampoco eran suficientes para combatir el contrabando en la carrera de Indias.

Después del cese del capitán Gonzalo Gómez de Espinosa como visitador de navíos se nombró a Gerónimo Rodríguez y a Hernando Blas como su teniente que no recibía salario y, además, era propietario de navíos y comerciaba con las Indias. La visita de 1549-1551 de Hernán Pérez de la Fuente volvió a mostrar que la sobrecarga de los navíos no se habían resuelto. Aunque Gerónimo Rodríguez hacía sacar la sobrecarga de los navíos, los maestros volvían a meterla cuando el visitador había salido, como declaró el cosmógrafo Sancho Gutiérrez. Se acordaba especialmente de un caso de un maestro Fulano de Vélez del Condado, de cuyo navío sacó unas cien botijas a tierra. Pero el maestro las volvió a meter cuando el visitador había salido de Sanlúcar de Barrameda. Sancho Gutiérrez avisó al visitador sobre el particular pero Gerónimo Rodríguez no quiso remediarlo sin explicar las posibles razones para desatender este aviso³⁷. En otro caso, el piloto Clemente de Santa Ana partió del puerto de Sanlúcar de Barrameda como piloto del navío de Tomé de la Isla que iba tan sobrecargado que era casi imposible manejar-

34 AGI, Justicia, 1159, ramo I. fol. 1, novena pregunta.

35 AGI, Justicia, 944, fol. 165-168 vto. cargos y descargos del capitán Gonzalo Gómez de Espinosa.

36 Ibidem, fol. 72 vto., respuesta a la pregunta 27 de Niculas Arraburu, mercader: "... aunq alli las visita el visitador echan en barcos pte de la artilleria y cosas neçesarias pa la nao q an tomado prestadas y q conuerna qesto se Remediase porq todo el beun Recaudo dello esta en la visita de sanlucar pero q este tº no sabe sy lo sabe el visitador o le dan algo por ello o no e q sabe lo susdho porq tiene naos suyas". Lo confirmó el maestro Antonio Corzo en la respuesta a la misma pregunta, fol. 68.

37 AGI, Justicia, 945, interrogatorio contra los visitadores, fol. 102-102 vto.

lo. Este navío era de unas 200 toneladas y llevaba 300 pasajeros. Sánchez Gutiérrez avisó a Gerónimo Rodríguez que lo remediase. Cuando el visitador visitó el navío sólo había 140 de los 300 pasajeros a bordo conforme a la licencia que llevaba de los oficiales de la Casa. Pero, después de unas tres semanas el navío arribó en Cádiz y los oficiales de la Casa volvieron a enviar a Gerónimo Rodríguez a visitar el navío sin que se corrigiese su situación por lo cual Clemente de Santa Ana desembarcó del navío que, por consiguiente, salió sin piloto³⁸.

Un problema bastante más grave para un control efectivo era que Gerónimo Rodríguez, según el teniente del factor Hernando de Almansa, era una persona honrada pero no sabía leer ni escribir porque "es casi nada lo que sabe y tiene mucho que leer y que escribir en las visitas"³⁹. Además, Gerónimo Rodríguez era visitador único y muchas veces estaba ausente en Sanlúcar de Barrameda dejando, cuando era posible, las primeras visitas en Sevilla en manos de su teniente Hernando Blas lo que suponía otros retrasos en las visitas, sobre todo, por el aumento del comercio con Indias. El cese del capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, en 1543, no llevó consigo una mejora en la eficacia de las visitas, sino que por el contrario, su sucesor resultó, por su aparente analfabetismo en un empeoramiento. Mientras tanto, su teniente, Hernando Blas, era propietario de navíos y comerciante de Indias, que no eran precisamente cualificaciones para confiar en una mejora de la eficacia de las visitas.

Ahora bien, resulta que no había unas normas para establecer la sobrecarga. El capitán Gómez de Espinosa es el único visitador que explica lo que consideraba sobrecarga: todo lo que estaba sobrecubierta y así podía impedir a los marineros realizar sus tareas para la navegación. Los maestros querían correr el riesgo de llevar la sobrecarga, aparte de otros riesgos como llevar menos marineros y artillería, que era obligatorio, para obtener así aún más espacio para la carga. Para lograr su objetivo los maestros tampoco se echaron atrás para ofrecer sobornos a los visitadores como invitarles a comer en sus navíos cuando realizasen la tercera visita ya en la mar delante de la barra en Sanlúcar de Barrameda. Por otra parte resulta que los visitadores aceptaron en varias ocasiones la sobrecarga sin que la visita aclarara el porqué de

38 Ibidem, fol. 105 vto. -106.

39 Ibidem, fol. 47 vto.

esta actitud, por lo cual no se ha logrado averiguar si era consecuencia de algún arreglo entre visitador y el maestre o dueño del navío.

La visita de los navíos de venida

Los navíos al regreso de las Indias sí podían llegar directamente a Sevilla donde los tres oficiales, y ya no el visitador, tenían que visitar los navíos dentro del día natural después de su llegada. Al menos en teoría los tres oficiales estaban en el muelle pero más frecuente era que sólo estuviera el contador con sus oficiales⁴⁰. Según las ordenanzas todos los pasajeros y tripulantes tenían que salir del navío pero en la mayoría de los casos no lo cumplían así porque ya no era costumbre hacerlo. En lugar de ello apartaban los pasajeros de los marineros y maestres, y les tomaban uno a uno a los pasajeros el juramento y les preguntaban si traían algún oro, plata o perlas, hurtados, por fundir, por marcar, por registrar o registrado a nombre de otra persona, mientras a los marineros y los maestres les tomaban el juramento colectivamente. Después por orden de los oficiales cataban las cajas y arcas del navío de las que sospechaban que podían contener metales preciosos sin registrar⁴¹. También pedían si traían bienes de difuntos y en cuyo poder venían para sacarlos y ponerlos en el arca de tres llaves. Además no controlaban a veces las cajas y arcas por la confianza que tenían en los maestres o porque no venían pasajeros en los navíos, en cuyo caso era en ellos en los que recaía la sospecha de encubrir cosas que traían sin haberlas registrados. Esto solía ocurrir con los navíos procedentes de Santo Domingo que en muchas ocasiones no traían pasajeros sino sólo cueros y azúcares. Lo que dificultaba aún más el control de los registros era que los maestres no solían traer registros del flete por haber pagado sus deudas en las Indias, o por haber adquirido mercancías para traer a España. El visitador de navíos creía muy conveniente este registro de fletes porque podían conocer la hacienda del maestre para obligarle pagar a sus marineros los sueldos atrasados⁴². Otro punto que tenían que controlar era si los indios que venían en el navío eran libres o esclavos. Los indios esclavos tenían que llevar un testimonio firmado por el escribano

40 AGI, Justicia 944, fol. 71 vto. respuesta a la pregunta 65 por Juan Nuñez, mercader.

41 Ibidem, fol. 38 vto. respuesta a la pregunta 10 por el contador Diego de Zarate.

42 Ibidem, fol. 44-45 vto., respuesta a la pregunta 10 por el visitador de los navíos Gonzalo Gómez de Espinosa.

de las audiencias de cómo eran examinados en las Indias para que sus dueños los pudiesen llevar⁴³; cuando eran libres "los hazen asentar con amos donde estan bien y les den lo q an menester y aun salarios y q tambien hazen ynformacion si traen algun yndio libre forçado y q a los q dizen q no quieren yr con quien los trae los quitan dellos y los remedian lo mejor q se puede hazer"⁴⁴.

Así, las cosas en la visita de 1543 eran bastante diferentes de la visita de 1549-1551 en que ya no había ninguna pregunta concreta sobre las visitas de los navíos que regresaban de las Indias, pero sí una sobre navíos que habían arribado en otras partes y otra sobre los indios esclavos o libres que no recibieron respuesta alguna en el interrogatorio general⁴⁵.

La administración de los registros de ida y de venida en la Contaduría

Los mercaderes se presentaban en la audiencia de la Casa con los memoriales en que figuraban las mercancías, el navío en que iban cargadas, el destinatario en las Indias y la firma del maestre del navío. La contaduría tenía que ordenar todos estos memoriales por navío para poder redactar el registro de cada navío. Una vez reunidos todos estos memoriales los oficiales del contador sacaban una copia que después el contador tenía que corregir pero por falta de tiempo la dejaba en manos de uno de sus oficiales. Además, los mercaderes querían también una copia de sus memoriales lo que provocaba en la contaduría una enorme premura con los consiguientes errores que cometían los oficiales y escribientes. El mercader Juan Sánchez, propietario de cuatro o cinco navíos, era el único mercader que se quejaba de los errores cometidos en copiar los registros que posteriormente no se corregían. En el navío de Alonso de Colondres había cargado sus mercancías, entre ellas cuarenta y nueve jubones de Holanda, que no figuraban en la copia del registro y, por consiguiente, los oficiales en Nombre de Dios habían confiscado estos jubones. Envió un testimonio del contador a los oficiales de Nombre de Dios en que admitía haber cometido el error de no incluir los jubones en el regis-

43 Ibidem, fol. 47 vto., respuesta a la pregunta 74 por el teniente de factor Juan de Almansa.

44 Ibidem, fol. 42 vto.-43, respuesta a la pregunta 74 por el contador Diego de Zarate.

45 AGI, Justicia, 945, fol. 14 vto. y 16 vto., respectivamente las preguntas 60 y 85.

tro⁴⁶. Por otra parte, en la visita de 1557 Juan Díaz, el escribano de la Casa, declaró que hubo más casos de mala administración de los registros cuando Diego de Zarate era el contador que por consiguiente, llevaron a la confiscación de estas mercancías en las Indias por no figurar en aquéllos⁴⁷. Estas declaraciones parecen indicar que el control en las Indias era algo más severo de lo que generalmente se supone pero no tanto como debería ser por la falta de quejas en las visitas sobre este tipo de omisiones. En la visita de 1543 apenas hubo más quejas sobre la administración de los registros, salvo la pérdida o el robo de un registro de un navío de Rodrigo Alonso que al momento de la visita aún no había aparecido⁴⁸.

Además, el contador Diego de Zarate admitió en su declaración ante el doctor Gregorio López que había recibido alguna vez algunas batatas, una fruta de poco valor, pero por lo demás nunca había aceptado otros regalos. El maestre Diego Pérez lo confirmó porque una vez envió al contador unos panes de azúcar que no quiso aceptar y al tesorero Francisco Tello un puerco de las Indias quien tampoco lo aceptó⁴⁹. Estos intentos de soborno, al menos hay que suponer que era el objetivo, ya no se encuentran en las declaraciones de la visita de Hernán Pérez de la Fuente.

En sólo seis años cambió drásticamente la opinión de los clientes de la Casa de la Contratación sobre el buen despacho de sus negocios. Ya hemos escuchado al mercader Juan Sánchez, que tenía la intención de dejar de comerciar con las Indias por los múltiples retrasos que sufría y por el mal tratamiento que recibía por parte de los oficiales del contador como también sufrían muchos de sus colegas. Sus reproches recaían en parte en los oficiales del contador pero también lo debía a la plantilla del escritorio de la contaduría que necesitaba urgentemente una ampliación⁵⁰. El cosmógrafo Sancho Gutiérrez declaró que aparte del ducado de derechos que llevaban por el registro, los oficiales del contador, dos mozuelos, llevaban además, por el breve despacho del registro del navío, entre dos y seis reales más. Él mismo

46 AGI, Justicia, 945, fol 113-113 vto.

47 AGI, Justicia, 951, fol. 273.

48 AGI, Justicia, 944, fol. 61 vto., 63 vto. y 71 vto. respuestas a la pregunta 53 por respectivamente Melchor de Carrión, mercader, Diego Pérez, maestre, y Juan Nuñez, mercader.

49 Ibidem, fol. 43-44 y fol. 65, respuesta del contador Diego de Zarate y del maestre Diego Pérez a la pregunta 85.

50 AGI, Justicia 945, fol. 113 vto. - 114.

había pagado en el mes de noviembre de 1548, cuando despachó un registro de un navío que tenía en compañía, a un criado de García de León, escribiente en la contaduría, cinco reales, pero no pudo acabar la copia porque su amo le envió a otros negocios. Sancho Gutiérrez tuvo que acudir a otro escribiente para terminarlo, lo que costó otros tres reales más. Estos gastos adicionales consistieron en un real a un escribiente para buscar el registro y mostrárselo, otro real para sacar una copia, otro real para corregirla y otros dos reales para firmarla, en total cinco reales para el rápido despacho de un registro⁵¹. El maestre de otro navío de Sancho Gutiérrez le presentó unas cuentas de las cuales resultaba que este maestre había pagado por el rápido despacho un ducado además del ducado que regularmente se llevaba por los registros⁵². Esta declaración la confirmó Jacomo Luis, piloto. Según este último por el retraso que algunas veces había en el despacho de los registros Luis veía que los maestros tomaban el registro y lo llevaban a otros escribientes para copiar, pagaban la copia y lo llevaban de nuevo a la Casa. En el escritorio de García de León llevaban el ducado de derechos⁵³ por los registros aunque el maestre traía las copias hechas a su costa⁵⁴. Según Hernando Blas, teniente de visitador de navíos, eran los escribientes Nicolás Ortiz y Gonzalo Castroverde los que cobraban estos derechos adicionales por el breve despacho⁵⁵. Confirmando esta declaración el procurador de la Casa, Francisco de Aguilar, el escribiente que llevaba estos derechos adicionales de uno a dos reales era Castroverde⁵⁶. Aunque en las visitas de 1543 y 1549-1551 no se indican los salarios que ganaban estos oficiales, el tesorero Francisco Tello, refería en su declaración de la visita de 1557 que el oficial del contador Domingo de Gamarra percibía un salario de ocho mil maravedís al año y que otro oficial, Lorenzo Ibáñez de Urquiza, sólo ganaba seis mil maravedís al año más la alimentación⁵⁷. Un salario así, aunque la alimentación se la diera el contador no era, en opinión del tesorero Francisco Tello, suficiente para

51 AGI, Justicia, 951, Visita a la Casa de la Contratación del año de 1557, interrogatorio para examinar al contador y sus oficiales, fol. 273 vto. Respuesta a la sexta pregunta por Juan Díaz, escribano de la Casa de la Contratación.

52 Ibidem, fol. 98.

53 Véase Apéndice II para los derechos que se llevaban en la contaduría.

54 Ibidem, fol 106 vto.

55 Ibidem, fol. 67.

56 Ibidem, fol. 91.

Conclusión

Una contraposición de intereses entre dos interpretaciones de la seguridad marítima, la de la corona aparentemente más severa y la de los maestros y dueños de los navíos buscando mayores beneficios en detrimento de esta seguridad. Las tres visitas de los navíos antes de la salida no podían evitar que las normas de seguridad no se cumplieran debido en gran parte a la falta de medios y a carecer de instrumentos para un control efectivo de las cargas de los navíos. Los márgenes del control dieron lugar a infracciones de que se aprovechaban los maestros para llenar aún más sus navíos. Por otra parte, los visitadores de navíos tampoco eran insensibles a favores como invitaciones a comer en los navíos durante la tercera y última visita. Tampoco parece que los visitadores manejaran criterios uniformes para todos los navíos y todos los maestros o dueños de navíos. Las visitas de la Casa de la Contratación parecen, además, formar parte de una tradición en que la mala administración de los registros no era la culpa del contador sino de sus oficiales que buscaban un suplemento de sus salarios escasos en pedir derechos adicionales para una tramitación de los documentos. La corona buscaba un control más efectivo del comercio indiano pero no proporcionaba los medios necesarios para hacerlo eficaz dejando amplios márgenes para todo tipo de infracciones desde el fraude hasta la corrupción.

APÉNDICE I

Lista de medidas redactada por el visitador Licenciado Juan Suárez de Carvajal.

Por el licenciado Joan Xuares de Carvajal del consejo de sus magds. visitando la casa de la concentración de las yndias de la cibdad de sevylla e cosas a ella anexas e concerniente visto que en el aforar de las toneladas de las mercaderías e otras cosas que se cargan en los navíos que van a las dichas yndias ha auido mucha desorden a causa de no estar proveido e mandado señaladamente las mercaderías e otras cosas que deven ir en cada tonelada segund el genero e qualidad de cada cosa de que han Resultado alguna deferencias entre los maestros e mercaderes e otras personas e se an seguido e siguen otras ynconvenientes por ende queriendo proveer en ello lo que al servicio de su magestad e bien de la dha contratacion de las yndias conviene aviendo auido sobre ello ynformacion de mercaderes, maestros e otras personas espertas en la navegacion e cargazon de las naos e vistos sus pareceres por virtud de la comision e poder que de su magestad tengo, ordeno e mando que de aqui en adelante el aforamiento de las dhas toneladas se haga en la manera siguiente:

- = botas, cinco en tres toneladas
- = pipas, dos en una tonelada
- = caxas de nueve palmos de largo e quatro de ancho y tres de alto tres quartos de tonelada e que los palmos destas caxas e de las otras que de yuso declaradas sean de a quatro de vara
- = caxas de a ocho palmos de largo, tres de alto y tres de ancho, cada caxa dos terceras partes de una tonelada
- = caxas de a siete palmos de largo, dos y media de alto y dos y media de ancho, cada caxa media tonelada
- = caxas de a seis palmos de largo, dos de alto y dos de ancho, quatro caxas una tonelada
- = caxas de a cinco y medio palmos de largo, dos de alto y dos de ancho, cinco caxas una tonelada
- = fardos de a tres panos cada uno que tenga cada pano 24 varas arriba, quatro una tonelada.
- = fardos de a dos panos, seis una tonelada

- = fardos de cangeo que son assi como vienen de francia seis, una tonelada y si hizieren aca mayores o menores al Respecto y si son cinco enserados enteros una tonelada llevando cada fardo un seron
- = yerro en plancha e vergason, 22 quintales y medio una tonelada e que no se pague averias dello
- = yerro labrado yendo en barriles quintaleños de fruta doze barriles por una tonelada y si en otra cosa al respecto de los barriles quintaleños e que no se pague averias dello.
- = barriles de qualquier mercaderia de fruta o otra cosa siendo quintaleños, quince en una tonelada e siendo quartos hechos en sevilla quatro en una tonelado e medios quartos, ocho en una tonelada
- = quartos grandes de los que traen de santo domingo llenos de azucar, siete dos toneladas
- = barriles pequeños de aceitunas de tres almudes, quarenta una tonelada e de los que tuvieren mas o menos al respecto
- = botijas de vinagre en botijas de arroba e media arroba llenas de vinagre enseradas 56 arrobas una tonelada
- = ochenta arrobas de azeite en botijas de arrobas e medias arrobas e quarta una tonelada
- = botijas de las que llevan al Peru vazias de arroba e quarta cinquenta una tonelada e si fuera llena 46 e si mayores o menores al respecto.
- = jarros de miel de azumbre 350, una tonelada
- = loça librillos, diez vasos, una tonelada
- = loça menuda platos y escudillos, 120 vasos, una tonelada
- = jarros vazios, 50 vasos, una tonelada
- = ladrillos, 700. una tonelada
- = tejas, 1.200, una tonelada
- = formas para azucar, 400, una tonelada
- = pez yendo en seras, 16 quintales por tonelada
- = barriles de alquitran, nueve barriles, una tonelada
- = xarcia labrada e cables e otra cosa, 16 quintales por tonelada
- = estopa suelta, seys quintales por una tonelada y en serones cinco quintales una tonelada
- = serones azemilares lleno de mercaderias quatro una tonelada y asnares seys una tonelada
- = estrenques de a veynte e quatro hilos grandes de a sesenta braças, ocho, una tonelada
- = estrenques menosres de a veinte hilos de las mismas braças, diez, una tonelada

- = cuerdos para barcos grandes de a XV hilos de todo el cumplido que se suelen hazer, 18, una tonelada
- = xamones de esparto de nueve hilos, 45, una tonelada
- = xamones de a seys hilos, 65, una tonelada
- = trallas de treçe dozenas, una tonelada
- = papachos para hazer caçabi cient Papachos una tonelada
- = serones azimilares vazios 60 en tonelada
- = serones mas pequeños de seys palmos cumplidos y ocho empleintas en altp, noventa, una tonelada
- = serones de cinco palmos y ocho empleintes en alto 110, una tonelada
- = cueros de vaca cortidos, 22 dos cueros, una tonelada
- = xabon blanco en seras. 18 quintales, una tonelada
- = canastas a seys palmos en alto y quatro de hueco atravesado llenas de mercaderias, cinco en una tonelada
- = canastas de a quatro palmos de alto y tres en heuco atravesado llenas de mercaderias, siete en una tonelada y si mayores o menores al rrespecto
- = Rollos de xerga de a 110 hasta 120 varas puestas en seras, seys, una tonelada
- = valas de papel grandes de seys palmos setenta Resmas d de papel, una tonelada, en las valas que quisiere hecharlas
- = caxas de las que vienen de las yndias con açucares e despues se buelven con vidros e mercaderias siete en dos toneladas
- = yeso en piedra, 30 quintales una tonelada e que no se pague averiaas dello
- = veynte sillas de caderas en serones, hechas pieças, una tonelada
- = ocho seras de azulejos de a vara cada una de cumplido, una tonelada
- = çient arneros, una tonelada
- = 50 arrobas de çumaque en sus costales, una tonelada

E mando que de aqui adelante ningund maestre ni señor de navio vaya ni pase en contra lo susdho so pena de pagar el valor de los que fletare contra el tenor dello con las setençias la mitad para la camara de su mag. a la otra mitad para la persona que lo acusare e juez que lo sentençiare E a los juezes ofiçiales de su mag. que son e fuere de la dha casa que assi lo hagan guardar e cumplir e executen las penas en las personas e bienes de los que en ellos yncurrieren ...

Pregonado el 1 de marzo de 1536 en las gradas de Sevilla.

APÉNDICE II

Justicia 945, Visita del Dr. Hernán Pérez de la Fuente, fols. 160-161

La cédula de su mag. por donde el qor. desta casa puede llevar los drls. de los despachos de particulares que hazen en su ofiçio.

El Rey

Nros. ofiçiales q residis en la ciudad de sevi0. en la casa de la contrataçion de las Indias Joan López Recalde, etc. relacion de los drls. de lass cosas que en esta Casa se despachan, Zaragoza, 16.VIII.1518.

Relaçion de los drls. que el qor. desta casa ha llevado y lleva de las cosas q en ella se despachan q son los siguientes

- de los mandamientos q los ofiçiales dan para q los visitadores visiten las naos q quieren cargarse pa las Indias y del nombram1. del escriv1 y del conocimil q hazen el mre. y el escriv1 de como resçiben la instruccion q han de hazer en el viaje y tornaviaje lleva de cada mandami1 medio real 17 mrs.
- de cada instruccion q se da al mre. y escriv1 de lo q han de hazer y cunplir en viaje y tornaviaje un real 34 mrs.
- Item de cada mandami1 q se dan para traer las mercaderias a esta çidad que se an de cargar para las yndias de las villas e logares donde los tratantes los tienen conprados o quieren conprar medio real y de la obligaçion q sobre esto hacen ocho mrs. [medio real + 8 mrs. =] 25 mrs.
- Item de cada mandami1 q se da pa traer a esta ciudad los binos q los tratantes han de cargar pa las indias y de las obligaçiones q sobre esto prim1 hazen 25 mrs.

- Item de cada mandamil q se da pa las guardias de esta çidad y del rrio della para q les dexen cargar y sacar libremte. lo q llevan 8 mrs.
- Item de los esclavos q se registren pa las indias de cada lic0. q se da para los q quieren enbiar 8 mrs.
- Item de la lic0. q se da pa los q quieren yr a las indias para q el mre. los resçibe y de la informaçion q cada uno da de como no es de los proibidos y de la razon q dello se toma medio real 17 mrs.
- ytem de cada registro q se da a los mres. q van a las indias de la carga y gente q llevan un ducado 375 mrs.
- ytem de los mandamils. q se dan pa q los mres. tragan de adonde le convienen las xarçias y aparejos y munijones q se han menester pa bastimiento de sus naos y brevajes para ellas de cada uno medio real 17 mrs.
- de las fees q se dan a las ptes. de las cosas q pasan y estan asentadas en los libros y registros y escrituras y otras cosas cuya guarda es cargo del qor. de cada una de estas fees lleva 12 mrs.
y si tiene hojas de cada hoja 10 mrs.
y estas fees las firma el qor solo por q puede dar fee destas cosas como escrivl puc1 llevare mas 6 mrs. de la firma conforme a escritura de escrivlpuc1.
fol. 161.
- yten de las probisiones q su mag. probee assi pa las indias como pa los tratantes en ellas con todas las otras merçedes y titulos y situados de partes y de otras cosas desta calidad q se asienten y trasladen en los libros desta cassa lleva de cada probision un real 34 mrs.
y de cada çedula medio real 17 mrs.

Todas estas cosas salvo las fees se señalen y firman de todos tres ofiçiales ansi las originales q se dan como los asientos dellas y esta en el escriptorio del qor. y la llave de todo tiene el porq conforme a las hordenanças es a su cargo la guarda y buen recaudo de todas las escrituras.