

# Presses universitaires de Rennes

---

La violence et la mer dans l'espace atlantique

---

**La autoridad de los  
generales de la  
Carrera de Indias y  
la represión de la  
violencia a bordo**

El caso de la flota de la Nueva España de 1571-  
1572

# Pablo E. Pérez-Mallaína

p. 161-189

## Texto completo

- 1 El 10 de agosto de 1571, salían de la desembocadura del Guadalquivir las veinte embarcaciones que componían la flota de la Nueva España al mando del caballero de Santiago don Cristóbal de Eraso<sup>1</sup>. Justo al día siguiente, el general ya ponía en marcha los mecanismos burocráticos a sus órdenes y promulgaba un bando, dado en la nao capitana, por el que se prohibía a los soldados de la armada que se jugasen las ropas y las armas, bajo pena de perder lo jugado y pasarse tres días en el cepo. Dicho bando constituía un primer ejemplo de la actividad judicial embarcada que vigilaría el mantenimiento de las leyes y los mecanismos del Estado en aquel pequeño territorio flotante del reino durante los 15 meses que transcurrieron hasta que, el 11 de noviembre de 1572, los primeros buques de la flota volvieron a aparecer frente a la barra de Sanlúcar después de haber completada su larga singladura. Sin embargo, al llegar no eran veinte, sino sesenta las unidades que la componían, pues en el puerto de La Habana se habían incorporado mercantes de diversas partes de la Indias y algunos galeones de escolta.
- 2 Aunque, como bien indica el título de este trabajo, me dispongo a estudiar con detenimiento el fenómeno de la violencia y de su represión a lo largo del viaje de este convoy concreto, he de advertir que también usaré de forma complementaria informaciones relativas a otras expediciones que tuvieron lugar a lo largo de la década anterior y posterior, de tal manera que las afirmaciones que aquí se realicen podrían ser válidas en líneas generales para, al menos, el periodo comprendido entre 1562 y 1582.
- 3 El motivo de haber centrado el estudio en la flota de 1571-1572 tiene que ver, fundamentalmente, con la conservación de las fuentes. A lo largo del viaje el general reflejaba su carácter de autoridad suprema a través de la apertura de una serie de expedientes o « autos ». Dichos autos se dividían en « civiles » y « criminales ». Los primeros contenían ordenes de importancia que debían ser transmitidas al conjunto de los

pasajeros y tripulantes a través de documentos firmados por el escribano mayor de la flota y leídos en forma de bandos públicos. También se contaban entre los « autos civiles » la apertura de investigaciones de variado carácter, así como el nombramiento de cargos subalternos realizados a lo largo de la travesía. Por otra parte, los « autos criminales » eran auténticos procesos judiciales realizados a bordo y en el que don Cristóbal de Eraso figuró como suprema y única instancia.

4 Pues bien, los autos civiles y criminales que don Cristóbal de Eraso despachó a lo largo de esta expedición son numerosos y están perfectamente ordenados, con lo que creemos que deben haberse conservado prácticamente todos los que se produjeron durante la travesía y las estancias en Veracruz y La Habana. Se trata de un conjunto de 76 expedientes (33 civiles y 43 criminales), que nos pueden dar una idea bastante aproximada del tipo de conflictos que se planteaban en estas expediciones, así como de los sistemas procesales y coercitivos que se empleaban para mantener la autoridad del general en un medio en el que, debido a su agobiante falta de espacio, se podían prever frecuentes enfrentamientos personales<sup>2</sup>.

5 Pero a los tripulantes y a los pasajeros de las flotas no solo se veían influidos en sus relaciones personales por la estrechez de su íntimo espacio vital, sino por las circunstancias, más o menos amenazantes, de un temible mundo exterior. Así, las incertidumbres que causaban los retrasos en las salidas y las desesperantes esperas en los insalubres puertos tropicales, unidas a los rumores de la presencia cercana de enemigos y todo, ello aderezado con el omnipresente temor a la violencia desatada del océano, eran condicionantes que contribuirían a que las tensiones personales terminasen por convertirse en explosiones de violencia. En este sentido y habida cuenta que los periodos de paz no abundaron a lo largo de la historia de la Carrera de Indias, parecía conveniente que la flota que dirigió don Cristóbal de Eraso fuera una expedición significativa y reflejase esa sensación de inseguridad que debía atenazar a sus hombres y provocar su irascibilidad.

- 6 La Flota de Nueva España de los años 1571-1572 responde al modelo que acabamos de proponer y sus travesía y escalas estuvieron sometidas a todo tipo de contingencias azarosas. De los retrasos en las partidas no solo tenían culpa los temporales, sino también las coyunturas económicas y la de principios de los años 70 no era de las mejores. Una combinación de cosechas mediocres en el valle del Guadalquivir y la necesidad de abastecer a una armada que fue enviada previamente a La Florida, hicieron lento y difícil el avituallamiento de la flota. Además, la producción de plata de Potosí pasaba por un mal momento y ello afectaba a todo el sistema de comunicaciones. En la gran mina del alto Perú, se habían agotado las vetas de alta productividad y todavía no se había puesto a punto el sistema de amalgama con mercurio, por lo que la Flota de Tierra Firme de 1570 sufrió graves retrasos, y la de 1571 se suspendió. Por esa razón la flota de Nueva España debió esperar a que la plata del rey, transportada en barcos de guerra desde Cartagena, llegase a la Habana y, de esta manera, poder iniciar el regreso todos juntos con la seguridad añadida que daba el gran número de buques y de cañones, que podían reunirse.
- 7 Esa seguridad contra los enemigos era especialmente necesaria entre 1571 y 1572. Había habido rumores de que los corsarios norteafricanos podían atacar las islas Canarias, lugar de paso obligado para las flotas. También existieron consistentes avisos de que desde algunos de los puertos atlánticos franceses y en especial desde La Rochelle, los hugonotes podían tratar de vengarse de los contraataques españoles en la Florida, esperando a las flotas en su viaje de regreso a casa. En estos momentos era más necesario que nunca que las tripulaciones de las flotas de Indias cumplieren sus tareas sin plantear conflictos y puede ser interesante comprobar como se mantenía entonces la disciplina interna en los barcos del rey de España.
- 8 Con todo, los principales accidentes que sufrió la flota de don Cristóbal de Eraso no estuvieron causados por los enemigos, sino por los elementos. La salida de España se había producido tardíamente. Lo conveniente hubiera sido partir a fines de junio o, como mucho, en el mes de julio. Sin embargo lo hicieron bien entrado el mes de agosto, lo cual

implicaba arriesgarse a navegar por el Caribe durante los meses de otoño, es decir, en plena época de Huracanes. La Flota no llegó a las Antillas hasta finales de septiembre y estuvo haciendo una breve escala en Ocoa durante la segunda semana de octubre. Con ello se corría un riesgo alto, que se pagó con una tempestad sufrida en el mes de noviembre a la altura de Tabasco y la pérdida de cuatro embarcaciones<sup>3</sup>. En los últimos días de este mismo mes, la flota llegó por fin a Veracruz<sup>4</sup>. Las naves debían venir maltratadas de la tempestad y a mediados de diciembre y a pesar de estar ya en la seguridad del puerto, se fue al fondo una urca cuyo maestro era Alonso García<sup>5</sup>. Fue la última perdida seria que sufría la expedición, que sin embargo tuvo que pasar por otro momento de gran dificultad. Este se produjo en la primera parte de la travesía de regreso, concretamente en el viaje entre Veracruz y La Habana. Don Cristóbal y su flota partieron del amarradero de San Juan de Ulúa el 18 de mayo de 1572 e impedidos por vientos contrarios y calmas persistentes, no alcanzaron la bahía de la Habana hasta el 15 de julio de ese año. Es decir, emplearon casi dos meses para una singladura que en condiciones normales podía hacerse en dos o tres semanas como máximo. Las provisiones comenzaron a agotarse y hubo que racionar el agua. Fue uno de los momentos de alta tensión entre los tripulantes y las autoridades de la flota e incluso hubo rumores de amotinamiento en algún barco. Llegados a La Habana hubieron de esperar la llegada de los galeones de la Armada Real de la Guardia de la Carrera de Indias. Estos barcos estaban destacados en La Florida al cargo de Pedro Menéndez de Avilés, el cual, una vez que las autoridades metropolitanas decidieron suspender la flota de Tierra Firme, había recibido ordenes de mandar parte de sus galeones a recoger la plata que se había reunido en Cartagena. Esteban de las Alas, lugarteniente de Menéndez de Avilés, fue el encargado de realizar esta comisión y de incorporarse a la flota de don Cristóbal de Eraso. Ambas formaciones salieron del puerto cubano el 11 de agosto de 1572, para llegar tres meses después a España, sin haber tenido ningún encuentro con los muchos enemigos que por entonces tenía la Monarquía Católica.

- 9 Este puede ser el breve resumen de los avatares de una flota en la que tuvieron que convivir varios miles de personas durante más de un año. ¿Cuántas personas componían las tripulaciones y los pasajeros ? Desgraciadamente no poseemos una lista completa y únicamente he podido encontrar datos de 10 de los 20 barcos que salieron de Sanlúcar<sup>6</sup>. En total estos buques llevaban, según las listas de las visitas hechas entre los días 27 de septiembre y 4 de octubre de 1571, un total de 1053 personas a bordo, de las cuales 610 eran tripulantes y 443 pasajeros<sup>7</sup>. Esto hace una media de algo más de 100 personas por buque. Si consideramos que la flota partió con veinte barcos, pero, tras las incorporaciones habidas en la Habana, regresó con 60, estamos hablando de un conjunto de entre las 2 000 y las 6 000 personas las que estaban sometidas a la jurisdicción del general.
- 10 Como dijimos al principio, Don Cristóbal de Eraso podía instruir dos tipos de expedientes. Los « autos civiles » constituyen el grupo menos numeroso y un resumen de ellos se contiene en la siguiente tabla.

**Autos civiles en la flota de Nueva España. General don Cristóbal de Eraso (11-08-1571 al 11-08-1572<sup>8</sup>)**

Tipo de actuación	nº	Penas por incumplimiento
Nombramientos	6	
Órdenes de salida para las naves	6	
Informaciones sobre accidentes	4	
Órdenes contra el contrabando	3	
Bandos contra el fuego	2	
Bandos contra recibir pasajeros ilegales	2	
Convocatorias de reuniones de pilotos	2	
Bando contra peleas	1	Prisión
Bando contra el juego	1	Tres día de cepo
Bando para evitar fugas	1	
Bando contra las peleas con arma	1	3 tratos de cuerda y 4 años de galeras
Orden para mantener la formación	1	Prisión
Orden para trasbordar carga	1	
Orden de amarre	1	
Orden para utilizar dinero del rey	1	
Orden para inspeccionar navío de aviso	1	
Información sobre fuga de preso	1	
Total	35	

- 11 Como hemos podido ver, entre los autos civiles más numerosos estaban los nombramientos de algunas autoridades subordinadas. Era una prerrogativa importante del general nombrar, por ejemplo, los capitanes de los

« navíos de aviso » que se enviaban a España a dar información sobre la marcha de la flota o designar a la persona que comandaría un grupo de barcos que se destacaban hacia alguna región que, como en el caso de Honduras, tenía ricas minas de plata<sup>9</sup>. A otras disposiciones importantes, que tenían que ver con el desarrollo de la navegación, también se les daba una formulación solemne a través de un documento redactado por el escribano mayor y refrendado con la firma del general y del propio escribano. Entre éstas estaban las notificaciones en las que se fijaba la fecha de partida ; pero también advertencias para mantener la formación ; disposiciones de cómo debían amarrarse las embarcaciones en puerto o en que condiciones era posible trasbordar carga de una a otras.

12 Las ordenes de salida constituían un asunto vital. Cumplir los plazos en una navegación que siempre se hacía luchando contra el reloj de los huracanes y en donde no llegar a tiempo para enlazar con una escolta podía suponer un desastre era una tarea fundamental y no fácil de realizar. Cada nave tenía su propio ritmo de alistamiento y había que conseguir que todas estuviesen dispuestas al mismo tiempo. Por ello no debe extrañarnos que don Cristóbal de Eraso montado en una barca y acompañado por los subordinados que simbolizaban mejor sus poderes (el alférez que portaba la bandera real ; el alguacil que ejecutaba la justicia del monarca y el escribano que daba fe de todo lo ocurrido) recorriese las naves de la flota surtas en el puerto de Gran Canaria para leer a cada uno de los maestros y capitanes de los mercantes el « auto » en el que se fijaba la salida de flota para dentro de tres días<sup>10</sup>.

13 Pero lo mismo que el general daba ordenes para que se abandonasen los puertos, también las daba para que nadie saliese de ellos. Era de vital importancia que en los días previos a la partida de la flota no saliesen otras embarcaciones que, si eran apresadas por algún corsario, podían dar informaciones comprometedoras sobre los planes de la flota y la riqueza de su cargamento. Por eso, Cristóbal de Eraso realizó una investigación a fin de averiguar quien había dado el permiso para que abandonasen la Veracruz dos buques mientras que él

regresaba de México donde había tratado con el virrey, precisamente, sobre la salida de la flota. Las averiguaciones, realizadas con la toma de testimonio a varias personas, dejaron claro que uno de los barcos iba a llevar las pagas a la guarnición de la Florida y tenía permiso directo del virrey. El otro buque fue inicialmente retenido por el alférez de la capitana, que ordenó quitarle el timón y una vela, pero, posteriormente, el almirante Lecoya, que tenía el mando en ausencia del general, lo dejó salir a la mar. A poco que don Cristóbal de Eraso comenzó a realizar indagaciones, surgió la sospecha de que en el cambio de actitud de su almirante tuvieron que ver 150 ducados pagados por el maestro de la embarcación. Ante tal situación, el general decidió no seguir destapando un asunto tan delicado y la información quedó truncada sin más<sup>11</sup>.

- 14 Si era importante que todos los barcos de la flota saliesen a la vez de un puerto, resultaba igualmente vital, pero mucho más complicado, que todas las embarcaciones mantuviesen el convoy y no se separasen del resto. Las instrucciones que el general daba a cada piloto antes de partir de España incluían la obligación de que ningún barco navegase delante de la nao capitana y que todas las mañanas, nada más aparecer el Sol por el horizonte, cada una de las embarcaciones se acercasen a la capitana para que el general las contase y les pudiese dar o cambiar el « santo y seña ». Cuando los pilotos incumplían estas obligaciones o llegaban a desobedecer alguna orden concreta de acercarse, el general podía abrir un expediente informativo en plena navegación, dando lugar a otro « auto civil ». Esto ocurrió en la singladura entre Veracruz y la Habana, cuando el piloto Domingo Hernández desoyó la señal de acercarse a la capitana consistente en el disparo de una pieza de artillería y la colocación de una bandera en la gavia. En vez de aproximarse, el piloto hizo virar a la nao *La Magdalena* alejándose de la capitana. Un asunto así revestía gravedad y aun en plena navegación la justicia real actuaba con prontitud. En cuanto la nave « rebelde » estuvo de nuevo cerca, don Cristóbal de Eraso mando en un batel al alguacil mayor de la flota para que trajesen presos al piloto y al maestro de la embarcación, enviándoles otro piloto para que



se hiciese cargo de la nave. De esta manera Domingo Hernández se vio sometido a arresto y a un proceso en toda regla del que se defendió diciendo que viró en sentido contrario porque le pareció haber distinguido unos escollos y que cuando comprendió que el general le llamaba trató inmediatamente de acudir, solo que no lo hizo con la suficiente rapidez, « porque las naos grandes no viran tan presto como los hombres quieren ». Para recuperar su libertad y poder volver a su nave, Hernández tuvo que presentar un fiador que se hacía responsable de volverlo a entregar preso si al final el general decidía un castigo mayor, lo que no ocurrió<sup>12</sup>.

15 Otro tipo de « auto civil » muy común responde a la proclamación de bandos preventivos que recordaban prohibiciones y que incluían el señalamiento de las penas en que incurrían los infractores. Así tenemos bandos contra las peleas, el juego o las deserciones. Especialmente importantes eran las ordenes que advertían que en los barcos estaba absolutamente prohibido encender cualquier tipo de vela o fuego durante la noche y que solo en algunos lugares especiales, tales como las cercanías de la bitácora, podía mantenerse encendida alguna vela, pero siempre protegida dentro de un farol o linterna.

16 Estando la flota en la Veracruz y ante la continua violación de estas disposiciones, fue preciso iniciar un expediente para evitar que una vela encendida fuera de su farol provocase un incendio, que podía ser tanto más devastador cuando los buques estaban abarloados unos contra otros en los amarraderos de San Juan de Ulúa<sup>13</sup>. El auto constaba de la correspondiente prueba testifical ante el escribano Vicente Soto. El primer testigo fue un grumete de la capitana, Gonzalo, natural de Vivero, analfabeto y de 20 años. El grumete contaba como se le ordenó que a las nueve de la noche se embarcase en una chalupa junto con el alguacil, un esclavo africano y un marinero, para ver si había luces encendidas en los navíos de la flota. El testigo relató como el alguacil vio luz en la cámara de popa del galeón de Polo Espínola, en donde había « una candela encendida de lumbre fuera de lanterna [sic] » y que nada más entrar apagaron la lumbre. El alguacil llamó al contra maestre y le

preguntó porqué permitía aquello, respondiéndole que él no lo sabía por estar dormido. El testigo siguió declarando que vieron luz en la cámara de popa de la almiranta y al subir a la nave descubrieron a varias personas en torno a una mesa en la que se estaban levantando los manteles y había una vela encendida fuera de su linterna. En la capitana, bajo cubierta había una linterna encendida « para guardia de cierto vino de la dicha nao » y además varios marineros jugando a los naipes a la luz de una lumbre. El alguacil hizo apagar la luz de los jugadores, pero deja encendida la linterna que protegía de la oscuridad y de la sed de los marineros el vino de la capitana. En el resto de las naves de la flota no vieron luces. Otro testigo, Pedro de Nápoles, marinero de la capitana y criado del general Eraso, de 46 años y analfabeto, declara que en el galeón de Espínola, en la cámara de popa, tuvieron una vela encendida, pero al entrar el alguacil lo negaron. En la almiranta había algunos comiendo a la luz de una vela, y en cuanto los vieron « comenzaron a levantar la mesa y bancos ».

17 De todas maneras, no parece que tras la instrucción del procedimiento hubiera castigos. Todo el aparato administrativo y represivo puesto en marcha significa tan solo una solemne renovación de la advertencia, pero es seguro que las autoridades también comprendían que resultaba totalmente imposible mantener a tanta gente durante varios meses en total oscuridad durante la noche.

18 También adquirirían la forma procesal de « autos civiles » la realización de investigaciones sobre asuntos muy diversos, como la fuga de un preso o el accidente laboral que termino con la vida de un piloto. Un caso como este ocurrió mientras la flota estaba fondeaba en Ocoa, aprovisionándose de leña y agua y afectó a Manuel Fernández, piloto de la nao San Antón. El general se vio obligado a convocar a los testigos del hecho y uno de ellos, el propio maestre de la embarcación, Juan de Vargas, que declaró lo siguiente :

« Lo que sabe e vio es que el viernes próximo que ahora pasó a boca de tarde. El dicho Manuel Fernández se dio un topetón en una mesana, que se levantó soñoliento de dormir, y como se dio el dicho topetón se encorvó en el suelo y se le

quitó el habla de que murió, que no pudo hablar y hacer testamento<sup>14</sup>... »

19 Los autos criminales fueron los expedientes más numerosos que tuvo que realizar don Cristóbal de Eraso. En los autos civiles que hemos comentado hasta ahora hemos visto fundamentalmente el ejercicio burocratizado de la autoridad del general de la flota y, al mismo tiempo, podemos intuir alguno de los conflictos que se planteaban entre los tripulantes a través de los bandos que prohibían las peleas o limitaban el juego. Sin embargo, es en los autos criminales donde podemos ver con toda claridad como estallan las tensiones entre los tripulantes y como se trata de reprimir y castigar desde la cúpula del mando de la flota.

20 En el cuadro siguiente se realiza un intento de cuantificar los tipos de delitos cometidos, así como las sentencias y penas que les fueron impuestas.

**Autos criminales en la flota de Nueva España. General Don Cristóbal de Eraso (21-08-1571 al 14-09-1572)**

Tipo de delito	nº	Sentencias	Sin Sentencia	Multas	Prisión	Cepo	«Tratos de cuerda»	Mano clavada
Agresiones con objetos	10	3	7	2	2			1
Peleas y golpes	8	1	7		1			
Insultos	6		6			1		
Blasfemias	4	4			1	3		
Cuchilladas	4	1	3			1	1	
Violaciones	2		2					
Contrabando	2		2		1			
Duelos a espada	1		1					
Castigos físicos ilegales	1		1					
Desacato a la autoridad	1	1				1		
Intento de motín	1		1					
Robo	1		1					
Total	41	10	31	2	5	6	1	1

21 En primer lugar parece lógico que reflexionemos sobre el tipo de violencia que se desataba en la flota y sobre quienes eran sus protagonistas, para pasar seguidamente a analizar como fue reprimida por la autoridad del general Eraso.

22 Siguiendo ese orden, conviene apuntar en primer lugar que de los 41 autos criminales, 33 suponen acciones violentas

producto de los enfrentamientos entre los distintos individuos que viajaban en la flota ; 7 corresponden a acciones que no iban dirigidas contra otros camaradas o compañeros de viaje, sino que atentaban directamente contra las leyes reales o divinas, tales como desacatos a la autoridad, contrabando y blasfemia ; mientras que en un único caso la violencia fue ejercida por unos oficiales de marinería sobre poblaciones indígenas de la costa.

23 Es decir, estamos ante una violencia fundamentalmente interna y que se dirige, valga la redundancia, contra el prójimo más cercano ; contra el colega que trabaja, come y duerme justo al lado. Tanto es así que las disputas se producen en el interior de los dos grupos profesionales que más claramente podían distinguirse en los buques : la « gente de mar » y la « gente de guerra » (o soldados embarcados). Así, de esos 33 conflictos entre los distintos componentes de las flotas, 23 enfrentan a marinos unos con otros y 3 a soldados entre sí y tan solo en 2 casos nos encontramos con choques entre militares y marineros. Por otra parte hay que decir que los pasajeros no protagonizaron demasiados problemas, a pesar de que, como hemos indicado, constituían aproximadamente el 40 % de las personas embarcadas. Solo están implicados en 5 casos, 2 entre ellos mismos y los otros 3 con miembros de la tripulación.

24 El que la flota de 1571-1572 fuera una expedición compuesta principalmente por buques mercantes y que la presencia de soldados se redujese a dos compañías embarcadas una en la capitana y otra en la almiranta, es sin duda la explicación de que la siempre inquieta soldadesca no provocara más altercados. Si se hubiese tratado de un convoy militar, es decir, de una armada, en donde los militares hubieran tenido más peso, sin duda los conflictos « interprofesionales » hubieran sido más numerosos y frecuentes, tal y como puede verse en la expedición que en 1566 dirigió el general Sancho de Arciniega a la Florida para reforzar las posiciones de Pedro Menéndez de Avilés. En esa ocasión el maestre de la nave *San Felipe y Santiago*, una de las naves alquiladas para transportar a la tropa, se salió de la derrota y tiró un cañonazo, signo de que estaba en apuros. La razón era que

los soldados, comandados por su alférez, se sentían maltratados por el maestro y la tripulación del buque y estuvieron a punto de provocar un serio y general enfrentamiento<sup>15</sup>.

25 Siguiendo con los protagonistas de la violencia hay que apuntar que los expedientes en los que el conflicto se produce entre oficiales y sus subordinados son iguales en número (14 en cada caso) a que los que enfrentan a personas de igual nivel profesional. Claro que, teniendo en cuenta el reducido número de la oficialidad, es evidente que el mantenimiento de la autoridad o su abuso, está en el origen de muchos enfrentamientos. Esta observación nos lleva a reflexionar sobre uno de los asuntos de mayor interés : ¿Cuáles eran las causas que llevan a unos tripulantes a chocar violentamente con sus camaradas o compañeros de viaje ?

26 No hay duda de que las condiciones de habitabilidad de las embarcaciones deben estar en la base de la mayoría de los conflictos. Tripulantes, pasajeros y soldados iban hacinados, compartiendo unos espacios mínimos, en condiciones higiénicas lamentables y tomando una comida en la que predominaban las salazones y en donde el agua y el vino solían estar severamente racionados. Un espacio vital agobiante debía producir una creciente irritabilidad que estallaba por los asuntos más nimios, como por ejemplo la pelea a jarrazos que tuvieron dos marineros de uno de los mercantes de la flota, la nao *San Juan*, por el simple motivo de que al ir a dormir uno le quitó el sitio a otro moviéndole la cama<sup>16</sup>. Un caso muy parecido llevó a un soldado de la capitana a perseguir con el atacador de un cañón a otro camarada por que le cambió su caja de sitio. La « caja » era uno de los pocos espacios de la privacidad en un barco, el lugar en el que se encerraban las pocas pertenencias personales y donde se guardaban los objetos que servían de recuerdo de los seres queridos, pero a pesar de ello, sin una lenta y previa acumulación de tensiones no se comprende que un suceso tan poco relevante terminase de manera tan violenta<sup>17</sup>.

27 En muchos casos, los contendientes declaran que hasta el mismo momento de la refriega habían sido buenos amigos.

Así, la razón de que un grumete de la capitana apuñalase de gravedad a un compañero, estuvo en que, en el momento de la comida el agredido le quitó un poco de bizcocho ya puesto en remojo, a lo que contestó su camarada clavándole un cuchillo en la espalda<sup>18</sup>.

28 El suceso anterior nos pone en la pista de un hecho destacable : sea cual sea la causa anterior y profunda de la desavenencia, el momento en el que la disputa tiene más posibilidades de saltar es en algún asunto relacionado con la comida o la bebida. En una vida llena de apreturas y monotonías, el momento de la comida debía ser el del supremo placer y cualquier contrariedad en este esperado momento podía disparar la violencia contenida. Por ello no es extraño que los instantes más conflictivos de la vida en los buques fuese el del reparto de las raciones, junto con el de las tareas de cocinado y consumo de los alimentos. Una decena de peleas que terminan en autos vistos por el general produjeron es estos críticos momentos. A veces, los tripulantes se quejan de la escasez de las raciones, llegando a acusar directamente al maestro o al despensero de engañarles o sisarles su alimento. Así ocurrió en la nao capitana, mientras ésta navegaba hacia la Nueva España, entre Agustín Ginovés, despensero del buque y el grumete Manuel Amador. El despensero, que terminó herido por un arma totalmente relacionada con su oficio, pues el grumete le estrello un plato en plena cara, se quejaba en estos términos ante la autoridad de su general :

« [...] Acabando de dar las raciones de carne de la caldera a la gente de la dicha nao [y] el dicho Manuel le dijo a este querellante que le diese raciones para cuatro personas más y este querellante le dijo que se fuese con Dios que ya había dado todas las raciones para la camarada que el dicho Amador le pedía y el dicho Amador le respondió que se las diese, y si no se iría a quejar al dicho señor general y este querellante le respondió que fuese mucho en buena hora, y acabando de esto el dicho amador, con un plato que en las manos tenía de barro, le tiró un golpe encima de la ceja izquierda<sup>19</sup>... »

29 Reducir las raciones que se entregaban a la marinería y la tropa siempre entrañaba un grave riesgo para la autoridad.

Así por ejemplo, el incidente más serio que se produjo en la flota de don Cristóbal de Eraso estuvo relacionado con la orden de disminuir el agua que se entregaba a las tripulaciones, debido a que las calmas y los vientos contrarios habían alargado extraordinariamente la travesía entre Veracruz y La Habana. Francisco Santiago, capitán y dueño de la nao *San Juan* llegó a denunciar un intento de motín en su barco por esta causa, aunque, como veremos más adelante, las relaciones del propietario de la embarcación y sus hombres venía siendo muy conflictiva desde hacía mucho tiempo<sup>20</sup>.

30 Incidentes semejantes a este fueron corrientes en otras expediciones. Así por ejemplo, en el caso ya citado de la armada de Sancho de Arciniega a la Florida en 1566, el grave enfrentamiento acaecido entre soldados y marineros de la nao *San Felipe y Santiago* se debió a que los militares se quejaban de que el maestre les sisaba las raciones de vino. En esa misma expedición, pero en la propia nao capitana, tuvo también lugar este gracioso diálogo entre el maestre Sancho Díaz y un marinero llamado Jerónimo Aponte, el cual le echó en cara que las botijas de vino venían cerradas, pero escasas de contenido :

« El dicho Sancho Díaz, maestre, dijo “aunque viniese San Juan Bautista no llevaría más de lo que hubiese en la dicha botija cerrada” y no dijo otra cosa. Y el dicho Aponte dijo “Juro a Dios que la habéis de dar llena aunque os cagueis” y el dicho Sancho Díaz dijo que hablaba mal criado y que sin haberle dado ocasión no era justo le respondiese tan mal<sup>21</sup>... »

31 Volviendo a la flota de 1571, en otros casos, también relacionados con el ansiado momento de la comida, un par de sorbos de vino hurtados a un colega descuidado y no digamos ya si el robo consiste en una apetitosa gallina, terminaron en una auténtica tragedia. De igual forma, el simple hecho de encontrar un lugar en la lumbre para el puchero propio, también podía degenerar en conflicto de resultados imprevisibles.

32 Por todas estas razones, los dispenseros de las naves suelen estar en muchos casos en el ojo del huracán de la violencia a bordo. Unas veces eran acusados de hurtar las raciones y

otras de adulterar los alimentos, pero también surgían conflictos cuando el despensero se negaba acceder a dar alguna consideración especial a quien se creía con derecho para ello. Este fue la causa que enfrentó al despensero de la capitana, el ya citado Agustín Ginovés, con el alguacil real de la flota Hernando Quijada. Al parecer el despensero se negó a entregar algunas porciones de aceite a la mujer del alguacil, lo que degeneró en una pelea y terminó con Agustín Ginovés en el cepo, por revolverse imprudentemente contra quien, precisamente, tenía a su cuidado las misiones de policía y ejecuciones de los castigos a bordo<sup>22</sup>.

33 Después del reparto de las raciones y la comida, las partidas de naipes o de dados eran las ocasiones más propicias para servir como espoletas de la violencia contenida. Al menos en tres de los autos vistos por don Cristóbal de Eraso, las tensiones se dispararon como consecuencia de los lances del juego. Insultar al contrario que le gana una partida ; hacer comentarios sobre la estrategia de los jugadores o atreverse a pedirle una propina al que acaba de ganar fueron las razones que llevaron a provocar tres peleas de distinta gravedad en la flota de 1571.

34 Con todo, si quisiéramos establecer cual fue el grado que la violencia alcanzó en esta expedición nos encontraríamos con la dificultad para encontrar un baremo con el que medirla. Por otra parte, tampoco los criterios de nuestra sociedad son los mismos que los del siglo XVI. En cualquier caso, el hecho de que ningún tripulante, soldado o pasajero llegara a morir a manos de otro, es un signo de que la agresividad estuvo por debajo de unas cotas moderadas. Ahora, es evidente que la sangre llegó a correr por la cubiertas de los buques. Se registraron cuatro casos de apuñalamiento y en uno de ellos el herido estuvo muy grave. El suceso lo protagonizó, como no, un despensero, en este caso el de la nao almiranta, que hundió un cuchillo de cachas negras y blancas, « un poco mayor que carnicero » en la espalda del hijo del dueño de la nave, el cual al ser interrogado dijo sentirse muy malo, pues el agresor « [...] le parece que le metió casi todo el cuchillo<sup>23</sup> ».

35 Sucesos graves fueron también las violaciones. En un primer caso se trató de un delito en grado de tentativa, realizado por



el capitán de una nave contra una pasajera viuda, que defendió su virtud con eficacia<sup>24</sup>. Mucho más graves fueron las tropelías ejecutadas por el contramaestre y otros oficiales de la nao almiranta, acusados de haber desembarcado en algunas islas caribeñas y haber violado a varias mujeres indias y negras, suceso este que, a pesar de todo, no pudo demostrarse y quedó sin sentencia ni castigo<sup>25</sup>.

36 En la manera de valorar la gravedad de la blasfemia es donde los modelos sociales del siglo XVI y los nuestros difieren más radicalmente, pero dejando al lado este asunto, del que trataremos más adelante cuando nos refiramos a las penas que merecieron los diferentes delitos, tanto los contemporáneos del general Eraso, como nosotros mismos, estaríamos de acuerdo en admitir que el resto de los sucesos no revistieron excesiva gravedad. Muchos de ellos fueron simples peleas y alborotos, en donde los implicados, después de lanzarse una andanada de insultos, pasaban a arrojar todo lo que tenían a mano.

37 Todos los conflictos se iniciaban con la violencia verbal. Resulta curioso analizar los insultos que se dirigían unos a otros. Algunos han permanecido en el florido lenguaje castellano hasta nuestros días. Son, concretamente, los que hacían referencia a las costumbres sexuales propias o de las esposas y madres de cada cual. Francisco Santiago, dueño y capitán de la nao *Santiago* fue un auténtico especialista en eso de « mentarle la madre » a los demás. Así un testigo explicaba que a uno de sus marineros le espetó : « sois un puto cornudo y os tengo de atar los cuernos<sup>26</sup> » y a otro « siendo como es casado, se llegó el dicho Francisco de Santiago...y le empezó a dar de mojicones y llamarle de bellaco, puto, ladrón y probado cornudo<sup>27</sup>... ». Frases como sois un « puto jodido cabrón<sup>28</sup> » o un « hi[jo] de puta bellaco<sup>29</sup> » solían ser un buen comienzo para pasar luego de las palabras a los hechos.

38 Las diferencias regionales españolas también daban lugar a ensañamientos dialécticos, algo que, por desgracia, sigue de triste actualidad en nuestro tiempo. De esta manera era posible herir la susceptibilidad de cualquiera tratando desdeñosamente a su patria chica y dirigirle un sonoro « bellaco vizcaíno » a cualquier marinero vasco<sup>30</sup>.

39 Hay sin embargo otros insultos muy propios de la época y que hoy, gracias a Dios, han caído en desuso. Se refieren a circunstancias políticas del momento. Así y teniendo en cuenta que a esas alturas del siglo todavía el rey de Francia seguía siendo el principal adversario del de España, en los barcos de su majestad Católica era un insulto grave y un magnífico inicio para enzarzarse en una pelea a golpes el decirle a otro simple y puramente « eres un francés ». Este insulto, digamos, « político-geográfico » fue utilizado por lo menos en tres de los autos criminales que aquí comentamos. Las ideas religiosas también tenían su espacio en esta colección de joyas filológicas y decirle a otro « luterano » o « judío » era tan frecuente como efectivo a la hora de intentar humillarlo. Así por ejemplo el marinero Juan de Ezcaray le dijo a su colega Pedro de Lóriga que era un « hereje luterano y probado francés<sup>31</sup> », mientras que el barbero de la almiranta le dirigía al carpintero de la misma nave todo este ramillete de flores : « bellaco, gallina, que tu eres luterano y no estás bautizado<sup>32</sup> ».

40 Tras la andanada de improperios venía toda una lluvia de golpes y de objetos que se arrojaban al contrario, en una variedad tal que realmente llaman la atención. Entre ellos se contaban desde piezas de la contundente vajilla de a bordo, compuesta por jarros de cerámica y platos de palo, hasta pernos de hierro, remos, palos, lanzas, atacadores de cañón, etc, que producían la consiguiente secuela de contusiones y golpes... pero poco más. Así de los 41 autos criminales, más de la mitad, concretamente, 24, corresponde a altercados y disputas donde no llegaron a salir a relucir, ni siquiera los cuchillos y otras armas blancas, que todos los marineros sin excepción llevaban al cinto. Teniendo en cuenta que estamos hablando de varios miles de personas que se pasaron más de un año encerrados en espacios reducidísimos y que, cuando llegaron a Veracruz estaban obligados a no salir del perímetro de la isla de San Juan de Ulúa, hay que admitir que, al menos en esta flota, el nivel que alcanzó la violencia fue bastante moderado. Ello, creemos que fue debido, sobre todo a que la autoridad militar que presidía la flota ejercía una vigilancia y una forma de justicia rápida, flexible y hemos de admitir que bastante eficaz, capaz de poner coto a

las tensiones de un grupo humano, que, por la juventud de su edad y por el hecho de estar acostumbrado a alejarse de otro tipo de controles sociales, hubiese sido una masa potencialmente muy capaz de provocar numerosos altercados.

41 Si nuestra hipótesis fuera cierta, debía también poder comprobarse que el nivel de actos violentos que se producían en las flotas del rey debía estar por debajo de los que, por ejemplo, se producían en las ciudades andaluzas del siglo XVI, por referirnos a un entorno sociocultural del que provenían la mayoría de las personas que tripulaban y viajaban en las flotas. Desde luego que en este breve artículo y teniendo en cuenta que solo estudiamos con detenimiento uno de estos convoyes, las afirmaciones que podamos hacer solo tiene el valor de un ejemplo concreto que no puede generalizarse, pero aun así vale la pena intentar algún tipo de comparación.

42 Desde las novelas picarescas hasta los escritos del capellán de la cárcel de Sevilla, el conocido Pedro de León<sup>33</sup>, la violencia en la Andalucía del Siglo de Oro, ha sido un tema que ha fascinado a literatos e historiadores. La historiografía contemporánea le ha dedicado también su atención, y a ello han contribuido entre otros autores como Bennassar, Thompson, Vincent, hasta llegar a obras más recientes, como la de Elisabeth Balancy<sup>34</sup>. Esta última autora, recogiendo datos ya aportados por Thompson, proporciona un cuadro en el que se muestra el número de condenas a galeras por habitante que se producían en las ciudades españolas. Según informa Balancy, si en un principio la condena al remo estaba destinada a peligrosos delincuentes, a partir de mediados del siglo XVI, se amplió la gama de delitos que llevaban aparejada esta condena, incluyendo a la blasfemia, la bigamia, el pecado nefando, el crimen, el robo, la violación, la resistencia a la justicia y la rebelión<sup>35</sup>.

43 Con esas premisas, las ciudades que protagonizaban un mayor número de hechos violentos por habitantes eran las del sur de la península, de tal manera que la clasificación de la violencia mantenía en los seis primeros puestos a Cádiz, Sevilla, Granada, Córdoba, Murcia y Jaén. En Cádiz había un condenado por tan solo 60 habitantes ; la cifra subía en

Sevilla a un galeote por cada 96 habitantes ; Granada y Córdoba tenían un condenado al remo por cada 129 y 184 habitantes y Murcia y Jaén, uno por cada 206 y 214 respectivamente.

44 Aunque en la flota de don Cristóbal de Eraso no se condenó a nadie a galeras, habida cuenta, entre otras cosas, de la necesidad que siempre tenía el rey de tripulaciones expertas para sus galeones, quizá algunos de sus delitos hubieran merecido en tierra tal condena. Entre los 41 autos criminales juzgados a bordo tenemos cuatro casos de blasfemia, otros tanto de ataques con arma blanca. Con respecto a las violaciones, una fue una tentativa y en otro caso los acusados fueron dos oficiales de mar a los que no se les pudo, o no se les quiso, probar los abusos cometidos con mujeres indígenas. El intento de motín, fue solo eso, un intento y como veremos más adelante, es muy posible que se tratase de una acusación falsa provocada por un propietario de embarcación que no se llevaba nada bien con sus tripulantes. En resumen, que de todos los delitos cometidos en la flota de 1571, tal vez una decena hubieran merecido, de ser juzgados en tierra, una condena a galeras. Teniendo en cuenta que el total de tripulantes y pasajeros de la flota, contando tan solo los 20 buques iniciales, era de por lo menos 2 000 personas, estaríamos hablando de una proporción de un delito grave por cada 200 personas. Si añadimos a esto que la población de los buques era mayoritariamente joven y masculina, sin duda los sectores más proclives a producir hechos violentos, habría que ponderar la cifra hasta quizá 300 o 400 personas por delito grave. Es decir, posiblemente, el riesgo que alguien tenía de ser acuchillado o robado mientras que viajaba en un buque de la flota de don Cristóbal de Eraso, era bastante menor que el que había corrido esa misma persona mientras paseaba por los puertos de Sevilla o de Cádiz, a la espera de embarcarse para el viaje.

45 El personaje que tenía la responsabilidad de dirigir la maquinaria encargada de reprimir la violencia surgida entre marineros, soldados y pasajeros, haciendo valer el viejo principio de que la única violencia legal es la que se ejerce en nombre del Estado, era el general de la flota, el caballero de Santiago don Cristóbal de Eraso. Durante todo el tiempo que

durase el viaje ejercería la suprema autoridad en todos los campos, administrativo, náutico, judicial y por supuesto militar. Se trataba, en suma, de la persona que debía responder ante el rey si los vitales cargamentos de plata no llegaban a tiempo o se perdían ante los ataques de la naturaleza, los enemigos o los contrabandistas. En este sentido, mantener en paz a las tripulaciones era, como puede comprenderse, tan necesario como tener dispuesta y en orden la artillería, pues una algarada de soldados o un motín de marineros podían resultar tan peligrosos para el buen resultado de la expedición como el asalto de un corsario.

46 Don Cristóbal era la suprema autoridad judicial para aquellos miles de personas que, durante muchas semanas, estarían además completamente aislados del resto del mundo. En puerto y cuando el general debía ausentarse para tratar con el virrey asuntos relativos al despacho del convoy, los pleitos eran resueltos por el almirante y en ausencia de ese último, por alguno de los oficiales de las compañías de infantería embarcada. Si no había ningún oficial militar a bordo, el escribano mayor podía hacer las veces de juez por delegación del general<sup>36</sup>.

47 Para hacer valer la justicia del rey, la flota disponía de un pequeño juzgado flotante dotada de un personal reducido, pero con competencias especializadas. El núcleo estaba formado por los dos « escribanos reales de la flota », el escribano mayor Vicente de Soto y su ayudante Pero Vázquez. Ellos se encargaban de redactar los autos, citar e interrogar a los testigos y daban fe de cualquier actuación para la que fueran requeridos por el general. De alguna forma suponían la cabeza de una pequeña red administrativa compuesta por los escribanos de la flota, uno por barco, que no tenían la categoría de « escribanos reales » y que en 1571 eran nombrados por la Casa de la Contratación, pero que en la década siguiente pasaron a ser escogidos por el Consulado de Comercio de Sevilla<sup>37</sup>.

48 El alguacil real de la flota, ayudado a veces por algunos soldados, tenía encomendadas las labores de policía, que incluían la búsqueda y captura de los culpables, lo cual en plena navegación podía tener alguna dificultad añadida, así como el encarcelamiento y la aplicación de los castigos a los

reos. Finalmente existía un tipo de perito técnico muy importante que era el cirujano mayor de la flota, al cual a lo largo de este viaje se le solicitó en varias ocasiones su dictamen sobre el estado de las víctimas de agresiones o de los propios reos que, tras permanecer varios días atados al cepo, pedían que se les atenuase sus prisiones debido a lo delicado de su salud.

49 Realmente en este pequeña corte de justicia faltaba algo muy importante : ¡un perito en leyes ! El general era un militar y no entendía de sutilezas jurídicas y por eso, lo mismo que en el caso de los gobernadores coloniales llamados de « capa y espada », debía recibir el consejo de un « asesor letrado ». En la flota de 1571 existía tal asesor, pero solo se hace referencia a él en uno solo de los 41 autos criminales y es para pedir su no intervención. Se trata del proceso seguido contra el despensero de la nao capitana, Agustín Ginovés, acusado de desacato al alguacil real de la armada Hernando Quijada. Al tratarse de un enfrentamiento entre dos personas que tenían importantes responsabilidades a bordo, don Cristóbal de Eraso consideró conveniente la intervención del asesor y solicitó al despensero, que era el acusado, el depósito de 6 ducados para pagarle. Esta circunstancia provocó las protestas de Agustín Ginovés que pidió encarecidamente que el procedimiento siguiese sin la intervención de ningún abogado profesional<sup>38</sup>.

50 Y es que la justicia que se hacía en la flota de 1571, como la que se ejecutaba en otras expediciones, tenía poco que ver con la complicada maraña jurídica de los largos pleitos que normalmente se seguían en los tribunales ordinarios. Navegando y aun durante las estancias en puerto, la autoridad del general se ejercía por la vía expeditiva, rápida y sin complicaciones, es decir, al « estilo militar ». En España, aunque siempre se ha considerado un Estado extremadamente burocratizado o precisamente por eso, existió entre muchos sectores sociales una tremenda aversión a caer en manos de picapleitos capaces de alargar los pleitos en beneficio propio. Resulta conocido que las primeras leyes de Indias trataron de evitar que en lo posible los abogados profesionales llegasen a las nuevas tierras a complicarlo todo. El cronista Francisco López de Gómara

comentaba que cuando el emperador Carlos reconoció los méritos de Hernán Cortés en la conquista de México, le dio una provisión en la que lo nombraba adelantado y, al mismo tiempo, unas cédulas « para echar de la Nueva España a los tornadizos [judíos conversos] y letrados ; éstos para que hubiese menos pleitos y aquellos para que no estragasen [arruinasen] la conversión<sup>39</sup> ». Es sabido que los poderosos mercaderes del Consulado de Comercio preferían prescindir de abogados a la hora de resolver sus disputas, y al parecer en la Carrera de Indias los letrados profesionales no gozaban de mejor fama.

51 En las flotas, el sistema procesal era extraordinariamente ágil y rápido. Resulta curioso que cuando se producía algún problema de cierta importancia y aunque se estuviera en plena navegación, el general ordenaba que una chalupa de la capitana se dirigiese al buque en el que se había producido el conflicto, llevando a una célula básica de investigación, compuesta normalmente por un escribano y el alguacil. Estos, tras interrogar a los testigos, traían presos a los acusados a la capitana, para que el general concluyese el proceso. En otros casos, era el agraviado quien aprovechaba algún el viaje de algún batel a la capitana para presentar sus quejas. Incluso, cuando el asunto era especialmente grave, era el mismísimo general el que se desplazaba al mercante en el que se había presentado el problema. Esto no ocurrió en la flota de 1571, pero sí en otras de por aquellos años. Así el general de la flota de Nueva España don Álvaro de Flores Quiñones, se trasladó en 1583 a una de las naos para resolver una pelea entre marineros, a pesar de que el convoy transitaba por las conflictivas aguas del canal de Bahamas<sup>40</sup>.

52 Como los límites del mundo de madera en el que vivían los marineros era bien estrecho y los sucesos que diesen algún ruido era imposible que permaneciesen ocultos, siempre había alguien que se encargaba de ir con el cuento al general. Por ello, una buena parte de los autos comienzan con la tópica frase « a la noticia del señor general ha venido », lo que hace pensar en la existencia de confidentes, que harían de ojos y oídos de los generales. A veces, el expediente indica que entre el incidente violento y el inicio de las averiguaciones había pasado imedia hora<sup>41</sup> ! Es verdad que

este grado de eficiencia burocrática, que bien podemos calificar como de simultaneidad con los hechos, se daba cuando los barcos estaban amarrados a puerto. Pero incluso durante la navegación, la mayoría de los procedimientos se inician en el mismo día en que ocurren los sucesos y son raros los autos en los que se dice que el hecho juzgado había ocurrido hacía algunos días, tardanza que se achacaba a que las condiciones del mar habían impedido desplazarse de unas naves a otras.

53 Pero es que, además, una vez iniciados los trámites, éstos no solían durar más de tres o cuatro días. Con suerte, el mismo día de sucedidos los hechos se lograba tomar la declaración a los testigos de cargo y al acusado. Seguidamente éste recibía un plazo de 48 horas para buscar y hacer declarar a sus propios testigos y, como mucho, al día siguiente se dictaba y se hacía efectiva la sentencia. Con todo, se dieron casos en los que en tan solo un par de días se recibió la acusación, se apresó al reo, se le tomó su declaración y se ejecutó el castigo. Ese fue exactamente el tiempo en que la autoridad de don Cristóbal de Eraso tardó en resolver la pelea a remazos habida entre el contraamaestre de la nave almiranta Jerónimo de Ormaechea y un marinero llamado Martín de Favo, ocurrida mientras la flota estaba surta en San Juan de Ulúa<sup>42</sup>. En este caso se trató de una pelea entre tripulantes que no arrojó graves consecuencias, pero la justicia en las flotas del rey de España se hacía con la misma celeridad cuando se trataban asuntos muchos más graves y que incluían condenas muy serias. Así, y por citar un caso perteneciente a otra expedición, el general don Alvaro Manrique de Lara, que comandó la flota de Nueva España de 1581-1582, tardó sólo tres días en solucionar los graves alborotos causado por el marinero Asensio Hernández durante la preceptiva escala en La Habana. Hernández había golpeado a varios grumetes, reñido y amenazado con un cuchillo al maestre y al piloto de su barco y, tras fugarse de la embarcación, había mantenido un duelo a espada en el interior de una taberna habanera. El general inició el expediente el 20 de junio y tras ser localizado y apresado el alborotador, se le tomó declaración, se le condenó y el 23 de ese mismo mes « se le dieron tres tratos de cuerda hasta



llegar al agua del penol de la verga del trinquete de la nao capitana<sup>43</sup> ».

54 Como contraste a este tipo de justicia relámpago, si alguno de los pleitos que se solventaban tan rápidamente en los barcos, caía, por los motivos que fuese, ante la jurisdicción de las autoridades de la Casa de la Contratación, el asunto entraba entonces en las procelosas y lentas aguas de una justicia en la que intervenían abogados y procuradores y en la que había que requerir dos y tres veces a los inculpados, con el consiguiente gasto de tiempo y dinero. Como ejemplo, un caso ocurrido en otra expedición, pero que puede servirnos perfectamente de comparación. Estando en junio de 1582 surta en la Habana la flota de Nueva España mandada por don Álvaro Manrique de Lara, un marinero llamado Sebastián Salgado recibió una cuchillada en pleno rostro, propinada por otro camarada llamado Francisco López<sup>44</sup>. El agredido quedó según dicen los documentos, « muy lastimado de ella y feo en el rostro », mientras que el agresor huyó aprovechando la estancia en puerto. La justicia militar fue, como era habitual muy rápida, y en solo dos días el general ordena que, como el agresor no ha aparecido se le embargase su sueldo hasta llegar a España, en donde el agredido podría solicitar la compensación económica que considere justa. Esto obligaba al malherido marinero a pleitear ante los jueces de la Casa de la Contratación. Esta institución representaba, de hecho, a una jurisdicción especializada y por lo tanto más ágil que la justicia ordinaria, pero aun así, el marinero, al llegar a España tuvo que pleitear durante cerca de cinco meses para que le entregasen a él la soldada de su agresor. Y es que los jueces de la Casa tuvieron que citar formalmente al marinero huido por tres veces, dando los correspondientes plazos entre cada uno de los trámites y sólo al final concedieron los 16 177 maravedíes de la soldada retenida al demandante. Este, además, dijo que le fue necesario gastarse 6 800 maravedíes en pagar abogados y aunque fuera una exageración, lo cierto es que entrar en tratos con los profesionales del derecho entrañaba un grave riesgo para la bolsa.

55 Si nos referimos, seguidamente, a las penas que las autoridades militares imponían a los diferentes delitos

vemos que en la flota de 1571 los castigos más severos fueron los tres tratos de cuerda que se dieron a Juan Pérez, grumete de la capitana por haber propinado una grave cuchillada a un compañero y el tormento al que sometió al soldado, también de la capitana, Luis Ortiz, al cual se le mantuvo una mano clavada al palo mayor durante quince minutos por haber golpeado con un palo a un camarada una vez que se había dado la orden de retreta y se había puesto la guardia militar nocturna.

56 Los llamados tratos de cuerda eran quizá uno de los castigos más típicos del mundo marineramente. Consistía en atar al reo con las dos manos a la espalda y tras enlazarlo con un cabo, subirlo hasta lo alto de la arboladura, para luego dejarlo caer hasta que sus pies rozasen con la superficie del mar. Se trataba de un terrible trance para el que lo recibía, pues el dolor que producía el descoyuntamiento de los huesos era terrible y además, con un poco de mala suerte, podía quedar parálítico (« estropeado » se decía entonces) de por vida. La sentencia contra el grumete Juan Pérez decía que se le condenaba « a que le sean dados tres tratos de cuerda hasta que se moje en el agua desde lo alto de la antena de esta nao » y el día 30 de agosto, el escribano certificaba que por orden del alguacil real Hernando Quijada y por mano del contramaestre y varios marineros de la nao capitana se « hizo ejecutar la sentencia en la persona de Juan Pérez y se le dieron los dichos tres tratos de cuerda<sup>45</sup> ».

57 Clavar la mano a un mástil era también una añeja tradición marinera que se remontaba, por lo menos, a la Edad Media, aunque en el siglo XVI era una práctica que había caído en desuso. El suceso que provocó tan contundente condena no tuvo consecuencias demasiado graves para el soldado agredido, que tan solo recibió un palo y algunos golpes. Sin embargo da la impresión de que, como el viaje había comenzado hacia poco tiempo, el general quiso dar un escarmiento para advertir a los inquietos soldados de que, una vez puesta la guardia de noche, cualquier alteración del orden se castigaría con toda severidad. Al parecer el aviso tuvo éxito e incidentes semejantes a tales horas no volvieron a producirse. El fallo de la sentencia, dado en la capitana a 4

de septiembre de 1571 para unos hechos que habían ocurrido cuatro días antes, decía así :

« Fallo que por la culpa que de lo procesado resulta contra el dicho Luis Ortiz, le debo condenar y condeno a que de la prisión donde está sea llevado al árbol mayor de la nao capitana y allí le sea enclavada la mano derecha y esté allí enclavada la dicha mano media ampolleta y más le condeno en destierro de la Carrera de Indias por tiempo y espacio de 10 años precisos y no los quebrante so pena de los cumplir en galeras al remo y sin sueldo en servicio de Su Majestad y en las costas del proceso<sup>46</sup>. »

58 Entre los duros castigos que se practicaban en la flota, el siguiente era el del cepo. Este se reservaba para algunos casos de apuñalamientos que no revistiesen gravedad mortal, y sobre todo, en el caso de la expedición de 1571, fue la pena impuesta a los blasfemos. El cepo estaba colocado sobre cubierta, con lo cual los condenados, que estaban sujetos por los pies, debían pasarse varias semanas en una incomodísima posición aguantando, además, todos los rigores de la climatología. Por ello el soldado de la nao capitana Diego Saavedra, que se pasó un mes en el cepo por blasfemar, pedía le cambiasen el castigo en el cepo por la simple prisión en el interior del buque, aunque esta tuviera aparejada el soportar los grilletes en la manos :

« Que soy hombre enfermo de piedra e hijada y estando como estoy preso, con los aguaceros que han sucedido, la dicha su enfermedad me ha sucedido [sic] y si en la dicha prisión estuviese, sería causa de que fuese en más crecimiento y muriese y suplico mande sacarme de la prisión en que estoy y que me echen unos grillos. »

59 El resto de las condenas llevaban aparejadas penas de prisión simple o de multas. En el caso de estas últimas, su producto se solía destinar, la mitad a « la cámara del rey » y la otra mitad se entregaba como limosna a alguna imagen venerada, que en no pocas ocasiones solía ser la del patrón del pueblo en el que había nacido el general y que, como es natural, tenía su alcancía a bordo en la que los devotos podían depositar el producto de las limosnas... y de las multas<sup>47</sup>. Además, todas las condenas incluían la paga de las costas del proceso por parte del reo. Este apartado, aun

teniendo en cuenta que la justicia militar que se practicaba en los barcos era bastante rápida, y por ello, menos costosa, podía suponer una cantidad de dinero de entre uno a cuatro o cinco ducados, lo que resultaba una cifra significativa para los salarios de simples marineros que por aquellas fechas podían ganar entre 60 y 80 ducados por viaje. Así por ejemplo, a un revoltoso marinero de la flota de don Álvaro Manrique de Lara, al que se le castigó con tres tratos de cuerda, también se le condenó a pagar las siguientes costas, incluyendo el trabajo que tuvo el general en refrendar los autos, esfuerzo que se tasó en un real por cada firma<sup>48</sup> :

Primer auto que proveyó el Sr. General	2
De los 4 testigos a 4 reales cada uno	16
Por la confesión del delincuente	4
Auto y notificación	2
Ratificación de 4 testigos a 2 reales	8
De la sentencia	4
De la notificación y ejecución de la sentencia	4
Prisión y carcelaje	12
Firmas del señor general, tres a real	3
Total	55

60 Sin embargo, como podemos comprobar por el cuadro en que se resumen los 41 autos criminales vistos por don Cristóbal de Eraso, tan solo en 10 se produjo una sentencia formal. El que no existiese sentencia no quiere decir que el acusado se fuera sin castigo, pues en aquellos tiempos los acusados eran culpables mientras no se demostrase lo contrario y como primera medida cautelar el sospechoso era enviado a prisión o al cepo y desde allí se comenzaban las averiguaciones. Con todo, una buena parte de los asuntos se resolvían sin llegar a una solución jurídicamente formal, sino mediante acuerdo entre gentes que tendían a considerarse compañeros de armas y que, en muchas ocasiones, se perdonaban unos a otros las agresiones sufridas y se conformaban con que el agresor pagase, por ejemplo, los cuidados médicos y las medicinas necesarias hasta el restablecimiento de quien había recibido el daño. La autoridad militar solía en muchas ocasiones conformarse con estas actuaciones y propiciaba, siempre que no viera peligrar seriamente la disciplina, los arreglos amistosos entre camaradas. Ahora bien, cuando el general quería, por

las razones que fuesen, dar un escarmiento, ni siquiera el perdón del agredido salvaba al reo. Así al soldado de la capitana Luis Ortiz, no le valió que su víctima y camarada Bernardo de Barrios declarase que no quería querellarse « porque siempre es su amigo y siempre lo ha sido » y terminó, como sabemos, con la mano derecha clavada al palo mayor.

61 Lo que acabamos de apuntar explica que media docena de los autos criminales correspondientes a peleas con resultado de golpes y lesiones, terminasen cuando los implicados llegaban a un acuerdo entre ellos. En los expedientes se hace constar que han intervenido « buenas personas » que le han solicitado el perdón al herido y que éste, finalmente, lo ha concedido al comprometerse el agresor a pagar la cura y convalecencia. Eso ocurrió, por ejemplo tras la pelea entre dos marineros de la flota de Eraso ocurrida en san Juan de Ulúa entre dos marineros de origen italiano. Uno de ellos, Jacome Rizo « descalabró » al otro y lo dejó postrado durante 11 días y para obtener el perdón tuvo que pagar los 120 reales que costó la cura y la convalecencia<sup>49</sup>.

62 Sin embargo, había un delito con el que don Cristóbal de Eraso se mostró inflexible. Se trata de la blasfemia. Los cuatro casos que fueron juzgados a lo largo del viaje tuvieron todos su sentencia formal y su castigo, que consistió en 30 días de cepo para tres de los infractores y 30 días de prisión simple para el cuarto. Es un asunto conocido y tratado por excelentes historiadores que para la sociedad de los siglos XVI y XVII<sup>50</sup>, la blasfemia atentaba de manera peligrosísima contra el orden establecido al ofender los principios religiosos que constituían el armazón principal de la política y el esqueleto que soportaba todo el cuerpo social. Solo desde esta perspectiva se puede entender que don Cristóbal de Eraso considerase que darle una puñalada a un compañero o lanzar un simple – voto a Dios – debía castigase con el mismo tiempo en el cepo. Y este no era un comportamiento excepcional. Así por ejemplo, el general de la flota de Nueva España de 1582 condenó a 30 días de cepo y a una multa de 4 ducados a un grumete que se quejó de que sus compañeros no le ayudaban a descargar una chalupa con una interjección del tipo : « ¡Pese a Dios que me habéis

de ayudar ! » Pues bien, ese mismo general se conformó con castigar con una multa de 3 ducados la puñalada que un marinero negro de su flota le propinó a un compañero blanco<sup>51</sup>.

63 El resultado final de esta rápida justicia militar, junto con el ambiente cerrado de los buques y la presencia de confidentes que podían delatar a cualquier tripulante ante el general, debía de dar a muchos la sensación de sentirse constreñidos y constantemente vigilados. Eso puede ser también la explicación de que, cuando los barcos se encontraban atracados en la isla de San Juan de Ulúa, los desafíos para batirse en duelo se fijasen « en la otra banda », es decir, en la costa del continente, fuera de la asfixiante supervisión de las autoridades de la flota<sup>52</sup>. Con todo, la declaración más contundente al respecto la encontramos en la declaración del barbero de la nao capitana de 1571. Se trataba de un tal « maese » Cristóbal Rodríguez, el cual, cuando el buque se dirigía navegando hacia la Nueva España y cansado de ser objeto de las burlas de algunos de sus compañeros les gritó : « Juro a Dios que si estuviéramos en otra parte donde la persona ni estuviese tan encogida como aquí, que quizá alguna persona no se alargara a molestarme<sup>53</sup>. »

64 Una última cuestión se me ocurre plantear con respecto a la represión de la violencia que se hacía en las flotas del rey de España : ¿cumplía la norma de oro de todo ordenamiento jurídico de proteger al débil con respecto al poderoso ? Es evidente que es muy difícil dar una respuesta clara a esta pregunta. Por otra parte sería muy pretencioso por mi parte intentar responder a una cuestión tan general basándome en datos tan limitados. Con todo existen indicios que permiten formular una teoría : la autoridad militar que ejercían los generales de las flotas sobre los barcos mercantes, hizo que los dueños y maestros de estos últimos buques, así como la oficialidad a sus órdenes, no tuviesen una total libertad para tratar de manera arbitraria a sus tripulaciones, ni para explotarlas con la rapacidad que pedía el floreciente capitalismo de la Edad Moderna.

65 En la expedición de 1571 hubo un caso que puede ser muy representativo de lo que planteamos. Una de las embarcaciones mercantes que componían la flota

comandada por don Cristóbal de Eraso era la nao *San Juan*, dirigida por su dueño y capitán Francisco de Santiago. Las relaciones del propietario y de su tripulación habían sido muy malas desde la partida de la flota y la situación no hizo sino empeorar a lo largo del viaje. Del total de los 41 autos criminales vistos por el general, cuatro correspondieron a conflictos planteados entre Francisco de Santiago y sus hombres.

66 Estando la flota en Canarias, el general tuvo que resolver un enfrentamiento entre Santiago y uno de sus pilotos que se quejaba de las frases injuriosas que el dueño dirigía a los marineros a los que llamaba « diablos », « putos » y « cornudos », lindezas que acompañaba de azotes y cintarazos. Sin embargo, el airado capitán cometió una imprudencia : durante una inspección que se hizo a su nave en busca de contrabando, se atrevió a golpear e insultar a algunos marineros en presencia del alguacil real Hernando de Quijada, que representaba al general, es decir, a la única autoridad que en la flota estaba capacitada para administrar castigos corporales. Inmediatamente Francisco de Santiago fue conducido preso a la capitana y allí se pasó una semana hasta que, una vez que la flota volvió a navegar, su presencia se hizo imprescindible a bordo de su nao. Con todo, al devolverse la libertad bajo fianza, el general le advirtió que no volviese a molestar al piloto que había presentado la denuncia y que hasta nueva orden tuviese su nave por cárcel<sup>54</sup>.

67 En dos ocasiones más don Cristóbal de Eraso recibió denuncias de insultos y malos tratos realizados por el capitán a los tripulantes de la nao *San Juan*, aunque en estos casos el general prefirió no tomar ninguna determinación al respecto. La situación en la nave se volvió explosiva en la difícil travesía que hubo de soportar la flota entre Veracruz y La Habana. En ese trayecto las calmas y los vientos contrarios hicieron, como comentamos al principio, que el viaje se eternizara y que comenzasen a agotarse las reservas de agua dulce, forzando al general a decretar que se redujese el agua que se entregaba a los marineros. Cuando esa decisión se hizo pública en la nao *San Juan* los marineros organizaron un fuerte alboroto que el capitán consideró

amotinamiento y del cual hizo responsable al contramaestre Felipe López.

68 De la atenta lectura del expediente sobre ese pretendido motín<sup>55</sup> se desprende tan solo una cuestión : nunca quedó aclarado si en verdad hubo tal motín y más parece que todo el asunto fue un montaje del capitán para achacar un grave delito a sus marineros. Los testigos presentados por Santiago fueron dos pasajeros que iban en la nave como prisioneros de la justicia y que debían ser entregados en Sevilla a los tribunales de la Casa de la Contratación. Cuando los dos pasajeros declararon ante el general se retractaron de sus anteriores acusaciones y reconocieron que el capitán les había prometido la libertad si acusaban a los marineros de motín. Estos, por su parte, declararon que su protesta no fue contra las orden del general de limitar el agua, sino ante la iniciativa de Santiago de limitarles también su ración de vino, líquido este del que no andaba escasa la nave.

69 Cristóbal Eraso no tomó ninguna determinación ni contra los marineros ni contra el capitán, pues, como bien decía en el expediente el debía hacer « lo que más convenga al servicio de Su Majestad » y eso era, sin duda, que la nave consiguiera llegar a España con su cargamento de plata, lo cual se podría complicado si tenía que colgar a media tripulación o encarcelar a su capitán. Pero de todo este asunto hay algo que es evidente : si Santiago hubiera navegado en solitario podría haber usado de su autoridad para castigar, incluso con la pena de muerte, a quienes consideraba amotinados, y es posible que al llegar a España no le resultase difícil hacer aprobar su versión de los hechos a unas autoridades que no conocían sus antecedentes y los continuos enfrentamientos con sus tripulantes.

70 La existencia, pues, de la autoridad suprema de los militares que dirigían las flotas, hacía que los inferiores que se sintiesen tratados injustamente, pudieran acudir a quejarse. Es cierto que muchas veces el general no hacía caso y el grumete se quedaba con el palo o la bofetada propinada por un oficial, pero si la situación era de clara injusticia y el agredido presentaba algunos testigos, la situación podía volverse molesta para el oficial y, cuando menos, se vería obligado a presentar un fiador que debía responder por él si



reincidía. Tal era la situación que, con un poco de picardía, el inferior podía ocultar sus faltas y volver contra el superior el castigo.

71 Como muestra valga el caso que enfrento a un marinero Pedro Sierra, que actuaba en nombre del maestre de la nao capitana y Juan Bautista, un joven grumete del mismo buque. Pedro Sierra, no solo como marinero, sino sobre todo por ser el ayudante del maestre, tenía autoridad sobre el grumete, al que pidió que lo ayudase a sacar del pañol unos sacos de bizcocho blanco, una verdadera delicia culinaria que solo se la podían permitir los oficiales, los pasajeros ricos y los enfermos. Como la tentación era demasiado grande, Juan Bautista robo varios trozos del bizcocho del que era responsable Pedro Sierra. Este se lo recriminó un par de veces y a la tercera, tuvo la imprudencia de acompañar su recriminación con un « por vida de Dios ». No le faltó tiempo al avisado grumete para acusarle ante el general de haber blasfemado y el pobre Pedro Sierra se paso un mes en el cepo. Así lo contaba el testigo :

« ...Batista, grumete, tomó de una espuerta pan blanco y estábalo comiendo y Pedro Sierra que vio tomarlo dos veces, habiéndole reñido por que lo tomaba la primera vez, y viendo que no aprovechaba, le dijo el dicho Pedro Sierra al dicho Baptista, grumete “por vida de Dios, que si arrebató un palo que os lo tire ; lo cual oyó este testigo una vez e no lo dijo más de una el dicho Sierra y si lo dijera dos veces no lo dejara de oír este testigo<sup>56</sup>” ... »

72 Situaciones semejantes pueden verse en otras flotas. Así en la armada de Sancho de Arciniega de 1566, cuando un piloto golpeó a un soldado con un palo y a pesar de que el agredido perdonó al agresor, el general lo condena a pagar las costas del proceso y las medicinas y alimentos que consumió el herido durante su cura<sup>57</sup>. En esta misma armada, Arciniega condenó a un maestre y piloto a cuatro años de destierro de Indias y Andalucía y a una multa de 10 000 maravedíes, por dar una bofetada a un marinero. Es cierto que dar una bofetada en aquella época era un acto afrentoso, que podía ser más dañino para la honra que recibir un garrotazo, pero no deja de ser notorio la gravedad de la pena para la levedad física del daño inflingido<sup>58</sup>.

73 Y es que los militares que comandaban las flotas se sentían un grupo aparte y superior al de los dueños y maestros de los barcos. Es seguro que muchos de los propietarios de las embarcaciones eran tan ricos o más que muchos generales, pero eso no significaba nada a los ojos de un orgulloso hidalgo, que en el fondo no veía notables diferencias sociales entre el maestro de la embarcación y el último grumete, y por eso, precisamente, podía tratar a ambos con el mismo rasero.

74 Esa circunstancia, bien aprovechada, podía ser un arma decisiva en manos de una tripulación unida y con ganas de dar un escarmiento a su patrón. De otra manera no habría explicación para la condena que dictó en 1583 el general de la flota de Nueva España, Álvaro Flores de Quiñones, contra Bartolomé Rodríguez, dueño de la nao *Nuestra Señora de Belén*, uno de los mercantes bajo su mando. De la lectura del expediente se desprende que, como en el caso anterior de la nao *San Juan* en la flota de Eraso, el dueño había insultado repetidamente a la tripulación llegando a decir que los maestros y pilotos de la Carrera de Indias eran todos « unos borrachos que no sabían lo que hacían ». Pero el imprudente Bartolomé Rodríguez, se permitió también incluir entre sus críticas al general, el cual le había ordenado alijar su embarcación por estar sobrecargada. En poco tiempo la noticia del insulto a la suprema autoridad de la flota había llegado a oídos del propio general, que abrió una investigación. En ella los miembros de la tripulación pudieron explayarse y el contramaestre de la nave contó la reacción del dueño al recibir la orden del general :

« El dicho Bartolomé Rodríguez dijo agraviarse de ello y que si hubiera servido al rey de Francia veinte años, como ha servido al rey de Castilla, que le hubiera sido mejor y que ningún hombre navegaba por la mar sino eran ladrones y bellacos y que la bandera que traía el señor general, que no era sino banderilla, diciendo muchas veces que ¿quién es el general ?, dando a entender que no era bien nacido y sobre ello se dio al diablo y a la nao y a la hacienda y que este testigo tiene al dicho Bartolomé Rodríguez por hombre mal acondicionado y de mala lengua, porque le ha oído decir y hablar muchas cosas desbaratadas<sup>59</sup>... »

75 Tras este y otros testimonios semejantes de otros miembros de la tripulación, entre ellos el del maestro y el del piloto, el general ordenó apresar al propietario del buque, un mercader gallego, al que después de tenerlo unos días encerrado lo liberó previo pago de una multa de 3000 maravedíes. El expediente es importante pues muestra lo fácil que podía ser para una tripulación, o al menos para los oficiales, hacer apresar y pagar una multa al dueño del buque, que era su jefe. Parece claro, que el propietario había tenido problemas previos con sus hombres. No se exponen los motivos, pero hubo insultos, seguramente por ambas partes. Tal vez el hecho de que el dueño fuese gallego y sus oficiales gente del sur, andaluces y canarios, pudo haber contribuido a no hacer fácil la convivencia, aunque el general era asturiano y también a él le dedica alguna « lisonja ». Lo cierto es que alguien le informó a Flores Quiñones de que se le había acusado de ser un hombre de baja alcurnia. ¿Quién va a irle con el cuento al general, sino un miembro de la tripulación ? De ahí en adelante y sin que apenas le den tiempo para defenderse, el dueño es apresado en la capitana y se le hace pagar una multa, lo que le haría sin duda ser mucho más prudente en lo que quedaba de viaje.

•

76 ¿Quiere esto decir que siempre los inferiores tenían en sus manos a los superiores ? Claro es que no. El dinero, la posición y la influencia también pesaban, pero ante los militares de las armadas y su orgullo hidalgo, los simples marineros tenían alguna posibilidad de defensa. Las incógnitas siguen siendo grandes y es necesario realizar un estudio estadístico de este tipo de casos, pero los pocos que he podido detectar son suficientes para sospechar de que la justicia a veces se imponía sobre los intereses.

77 Muchas veces se ha dicho que el sistema de flotas estuvo lastrado económicamente, pues su lentitud y su alto coste le impedían competir con la agilidad y la baratura de los registros sueltos y los buques contrabandistas que partían directamente desde los puertos europeos. Nunca se ha comentado que, tal vez, el sistema judicial de las flotas, al dificultar la explotación de la mano de obra que servía en sus embarcaciones, fue un elemento más que añadir a estas

desventajas económicas, ya que lo más efectivo no tiene, desgraciadamente, que ser lo más justo.

## Notas

1. Archivo General de Indias (AGI), Contratación 2930. Libro de Armadas correspondiente a los años 1571 y 1572. Sobre los avatares sufridos por esta flota véase : CHAUNU (H. et P.), *Séville et l'Atlantique*, Paris, 1960-1965, t. III, p. 154-161 y 178-183.
2. Esta documentación se conserva en : AGI, Contratación 58.
3. CHAUNU (H. et P.), *op. cit.*, p. 154.
4. AGI, Contratación 58. El primer auto fechado en Veracruz es del 30 de noviembre de 1571.
5. *Idem*, Auto de 21 de diciembre de 1571.
6. Los registros de las embarcaciones que salieron en flotas, que son los documentos en los que se relaciona la tripulación de los buques, no empiezan a archivar de manera sistemática hasta los años 80 del siglo XVI. Así pues, para esta flota he tenido que acudir a los libros de armadas, que no proporcionan una información tan completa.
7. AGI, Contratación 2939.
8. AGI, Contratación 58. Autos de oficio en los puertos y a bordo. 1562-1572.
9. Fue bastante común que muchos generales fuesen acusados en sus juicios de residencia de dejarse sobornar por algunos de los muchos candidatos a convertirse en capitanes de avisos o de las « naos de Honduras » y aprovechar el puesto para realizar un pequeño o gran negocio de contrabando.
10. AGI, Contratación 58. Auto para que se apresten las nao en tres días (22-08-1571).
11. *Id.*, Auto de oficio para averiguar con que orden salieron ciertos navíos de este puerto de San Juan de Ulúa (9-04-1572).
12. *Id.*, Auto para que se averigüe que pilotos no cumplen con la obligación que tienen de, cuando se va navegando, acercarse cada día a la capitana a « tomar nombre » (5-06-1572).
13. *Id.*, Denunciación del fuego (15-12-1571).
14. *Id.*, Averiguación sobre la muerte de Manuel Fernández (8-10-1571).
15. *Id.*, Auto realizado a bordo de la nao *San Felipe y Santiago* (24-04-1566).
16. *Id.*, Auto a consecuencia de la pelea surgida entre Antonio González y Hernando de Echeverría (31-12-1571).

17. *Id.*, Querrela que presentó Miguel de Miranda contra el también soldado Luis de Acevedo (18-09-1571).
18. *Id.*, Auto por la cuchillada que Juan Pérez dio a Amador Dantes (28-08-1571).
19. *Id.*, En la nao capitana, navegando hacia la Nueva España (22-10-1571).
20. *Id.*, Denuncia del capitán Francisco de Santiago (11-07-1572).
21. *Id.*, Auto ante el general Sancho de Arciniega (26-04-1566).
22. *Id.*, « Proceso de oficio contra Agustín Ginovés sobre la resistencia que tuvo contra Hernando Quijada » (11-09-1571).
23. *Id.*, Auto contra el despensero Juan Rodríguez por haber herido a Álvaro Conquero (19-04-1572).
24. *Id.*, Auto contra Francisco Espíndola, dueño de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, por haber intentado abusar de Leonor de Cárdenas (5-04-1572).
25. *Id.*, Auto contra Jerónimo de Ormaechea (18-01-1572).
26. *Id.*, Información hecha a petición del alguacil Hernando Quijada contra el capitán y dueño de la nao *San Juan* (28-08-1571).
27. *Id.*, Acusación del marinero Pedro de Jerez (3-12-1571).
28. *Id.*, Acusación del marinero Juan Estacio contra al pasajero Juan Sánchez (14-09-1572).
29. *Id.*, Acusación del marinero Cristóbal López contra su conrtramaestre (13-05-1572).
30. *Id.*, Un sonoro enfrentamiento entre marineros castellanos y vascos tuvo lugar en la armada de Sancho de Arciniega : Auto criminal realizado en la nao de Juan de Zubieta (24-04-1566).
31. *Id.*, Acusación de Pedro de Lorga (9-04-1572).
32. *Id.*, Auto por el duelo a espada tenido entre el barbero y el carpintero de la nao almiranta (4-05-1572).
33. LEON (Pedro de), *Grandeza y miseria en Andalucía. Testimonio de una encrucijada histórica (1578-1616)*, Granada, 1981
34. BALANCY (Elisabeth), *Violencia civil en la Andalucía moderna (ss. XVI-XVII). Familiares de la Inquisición y bandería locales*, Sevilla, 1999.
35. *Ibidem*, p. 194.
36. AGI Contratación 59. Eso ocurrió, por ejemplo en la flota de Nueva España que dirigió en 1582 el general don Álvaro Flores de Quiñones, que delegó en el escribano mayor de la armada, Diego de Rojas. Auto contra el piloto Francisco Quintero (31-12-1582).

37. VEITIA LINAJE (José), *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, Libro I, cap. XXVII, p. 211.
38. AGI Contratación 58, « Proceso de oficio contra Agustín Ginovés sobre la resistencia que tuvo contra Hernando Quijada » (11-09-1571).
39. LOPEZ DE GOMARA (Francisco), *La conquista de México*, Madrid, 2000, p. 352.
40. AGI Contratación 59. Auto dictado en la nao de la que es maestro Pedro Dalco (8-07-1583).
41. AGI Contratación 58. Auto criminal a raíz de una disputa entre marineros (30-01-1572). En AGI Contratación 59 y refiriéndose a un auto criminal instruido por don Alvaro Manrique de Lara, general de la flota de 1581, también se especifica que el procedimiento había comenzado a la media hora de ocurridos los hechos (1-09-1581).
42. AGI Contratación 58. El procedimiento se inició el día 6 de enero de 1571 para juzgar un hecho ocurrido « ...hoy dicho día, podrá haber media hora... »
43. AGI Contratación 59.
44. *Idem*, Auto criminal de oficio iniciado ante el general don Álvaro Manrique de Lara en La Habana, el 17 de junio de 1582 y fenecido en la Casa de la Contratación el 15 de febrero de 1583.
45. AGI Contratación 58. Auto criminal contra el grumete Juan Pérez (28-08-1571).
46. *Idem*, Auto criminal contra el soldado Luis Ortiz (31-08-1571).
47. AGI Contratación 59. El general de la flota de Nueva España del año 1583, don Álvaro Flores de Quiñones, destinaba la mitad de las multas a la alcancía de Nuestra Señora del Acebo, virgen milagrosa de su Asturias natal.
48. AGI Contratación 59. Auto criminal contra Juan Gutiérrez por inquietudes (9-09-1581).
49. *Idem*, Auto criminal a raíz de la disputa entre Jácome Rizo y Andrea de Venecia (6-12-1571).
50. DELUMEAU (Jean), *El Miedo en Occidente*, Madrid, 1989. En esta obra Delumeau dedica un apartado que denomina « una civilización de la blasfemia » (p. 617-622) a reflexionar sobre los temores que la blasfemia despertaba en las autoridades de la Europa Medieval y Moderna.
51. AGI Contratación 59. Se trata de los autos criminales fechados respectivamente el 11-07-1582 y el 8-07-1583.
52. En la flota de 1571 solo tenemos un expediente por duelo, en el que, en efecto, los duelistas se citaron en la costa continental. Véase : AGI Contratación 58. Auto criminal (20-03-1572). En la flotade don Álvaro

Manrique de Lara, los duelistas también se emplazan « en la otra costa ». Véase : AGI Contratación 59. Auto criminal (9-07-1581).

53. AGI Contratación 58. Auto criminal (17-10-1571).

54. *Idem*, Información hecha a petición del alguacil Hernando Quijada contra el capitán y dueño de la nao *San Juan*, Francisco de Santiago, por golpear en su presencia Bernabé López, piloto de la barra de Sanlúcar (28-08-1571).

55. *Id.*, Expediente sobre el intento de motín ocurrido en la nao *San Juan* (11-07-1572).

56. *Id.*, Auto sobre blasfemia contra Pedro Sierra, marinero ayudante del maestro (29-05-1572).

57. *Id.*, Auto criminal. En la nao *Guadalupe*, navegando entre la Dominica y Puerto Rico (5-06-1566).

58. *Id.*, Querrela contra Juan González (13-05-1566).

59. AGI Contratación 59, Auto de oficio ante el general Álvaro Flores de Quiñones contra Bartolomé Rodríguez, dueño del navío *Nuestra señora de Belén* (25-06-1583).

## **Autor**

***Pablo E. Pérez-Mallaína***

**Catedrático**

**Universidad de Sevilla**

© Presses universitaires de Rennes, 2004

Condiciones de uso: <http://www.openedition.org/6540>

### ***Referencia electrónica del capítulo***

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. *La autoridad de los generales de la Carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo: El caso de la flota de la Nueva España de 1571-1572* In: *La violence et la mer dans l'espace atlantique: XIIe-XIXe siècle* [en línea]. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2004 (generado el 01 octubre 2020). Disponible en Internet: <<http://books.openedition.org/pur/19548>>. ISBN: 9782753525351. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.pur.19548>.

### ***Referencia electrónica del libro***

AUGERON, Mickaël (dir.) ; TRANCHANT, Mathias (dir.). *La violence et la mer dans l'espace atlantique: XIIe-XIXe siècle*. Nueva edición [en línea]. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2004 (generado el 01 octubre 2020). Disponible en Internet:

<<http://books.openedition.org/pur/19526>>. ISBN: 9782753525351.

DOI: <https://doi.org/10.4000/books.pur.19526>.

Compatible con Zotero