

LA CREACIÓN DE LA UNIVERSIDAD DE MAREANTES

Pablo E. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO
Catedrático de la Universidad de Sevilla

En 1561, medio centenar de pilotos, maestros y señores de naos de la Carrera de Indias presentaron a la aprobación real las reglas de una cofradía religiosa bajo la marinera advocación de Nuestra Señora del Buen Aire. Al año siguiente, las mismas personas presentaron las ordenanzas de un colegio profesional que agruparía a los pilotos, maestros y señores de naos de la Carrera y que llevaría el título de Universidad de Mareantes. Era solo para los elementos dirigentes de la gente de mar, quedando excluidos no sólo los pajes, grumetes y marineros, sino los suboficiales de mar tales como guardianes, despenseros o contra maestros (1). Se trataba, en realidad, de dos instituciones en una, pero con unos componentes, unos dirigentes y unos objetivos comunes, que desde ahora vamos a denominar como Universidad de Mareantes, aunque demos por sobreentendido que también incluía una cofradía religiosa.

Así pues, a principios de los años sesenta del siglo XVI comenzó la andadura de un organismo al cual nos referimos con frecuencia quienes nos dedicamos a la historia naval, pero del que, desgraciadamente, falta por hacer ese gran estudio que nos ayude a conocerlo en profundidad (2). En este breve artículo no pretendo llenar esa laguna historiográfica. Tampoco es mi intención hacer aquí la descripción clásica de una institución y que el esquema de mi análisis corra paralelo a los capítulos de las ordenanzas de la Universidad, explicando, por ejemplo, los requisitos para entrar en ella; comentando los sistemas de votación; el número y competencias de sus cargos directivos o el tipo de rentas e ingresos previstos para su sostenimiento. Me voy a centrar en un elemento que me parece clave y a la vez

(1) Los contra maestros, inicialmente, iban a formar parte de la Universidad, pero esta propuesta no fue aprobada por la Corona.

(2) Luis Navarro García publicó hace ya treinta años las *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*, Sevilla 1972. Los originales de dichas actas se custodian en el Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla, que por suerte y avatares del destino, se ha convertido en depositaria de una buena parte de la documentación que conservamos sobre la institución, mientras que el Archivo General de Indias guarda el resto. El breve, pero bien documentado, estudio introductorio que Navarro García hizo para la edición de las actas, sigue siendo uno de los pocos trabajos existentes para el conocimiento de la Universidad de Mareantes. Del mismo autor puede verse también: *Pilotos, maestros y señores de nao en la Carrera de Indias*. Sevilla, 1970.

abarcable en el limitado espacio de estas jornadas de estudio: los anhelos y las ambiciones de los hombres que la crearon. Desde esta perspectiva, las preguntas claves pueden ser: ¿Por qué los dirigentes de la gente de mar sintió la necesidad de contar con esta institución? ¿Por qué se planteó la cuestión a comienzos de los años sesenta y no antes o después? ¿Se vieron cumplidos los objetivos de los fundadores?

Ahora bien, como estamos conmemorando el quinto centenario de la creación de la Casa de la Contratación de Sevilla, pretendo también relacionar a los componentes de la Universidad de Mareantes con esos otros personajes que, como jueces oficiales de la Casa de la Contratación eran los representantes del poder real y tenían en sus manos definir cual debía ser la función e incluso la posición de los componentes de la Universidad en el conjunto de la sociedad. Quizá, ésta sea una de las preguntas más interesantes que, en mi opinión, pueden desprenderse de este análisis: ¿Cuál era el prestigio de la gente de mar en la España de mediados del siglo XVI? ¿Cuál era la consideración que los representantes del Estado (en este caso los jueces oficiales de la Casa de la Contratación) y el conjunto de sus contemporáneos daba a la gente de mar a través de su representación orgánica de la Universidad de los Mareantes?

Comencemos, pues, por preguntarnos qué era lo que pretendían ese grupo de pilotos, maestros y señores de naos de la Carrera de Indias al solicitar permiso para agruparse de manera formal.

En primer lugar, constituir una típica asociación de caridad y de ayuda mutua, tan frecuente en la Edad Media. La caridad estaba representada por el mantenimiento de un hospital para marineros y gente de mar pobre. Hay que recordar que en aquellos tiempos sólo los indigentes se curaban en hospitales, pues cualquiera que tuviera un cierto nivel económico se hacía tratar en su propia casa, recibiendo allí la visita de los médicos. Hoy en día la compleja tecnología hospitalaria no puede ser reproducida en un hogar particular, pero entonces la medicina era tan rudimentaria que, puestos a morir, la gente prefería hacerlo en su casa como un señor y no en un hospital como un menesteroso. En resumidas cuentas, los marineros no podían ser miembros de la Universidad, pero si curarse en su hospital.

Las actividades de ayuda mutua incluían socorrer con pequeñas cantidades de dinero a familiares de los asociados, bien fueran huérfanos, viudas o doncellas casaderas. Pero también esta asistencia económica podía tener como beneficiarios a los propios componentes de la Universidad, una vez que la vejez o la mala suerte se cebara en ellos. Incluso estaba previsto que, si algún asociado caía en poder de corsarios, especialmente si eran los infieles turcos, se colaboraría con la familia para reunir el dinero necesario para el rescate.

La sede gremial y el edificio en que se concentraban todas estas actividades

era, evidentemente, el Hospital, que con su arquitectura debía hacer visible y mostrar físicamente a la ciudad el poder y la riqueza de la asociación. Situado en el barrio de Triana, frente a la parroquia de santa Ana y justo a la orilla del río, todos los tripulantes y pasajeros de las flotas tenían por fuerza que verlo. Sobre la puerta que daba al Guadalquivir el hospital de los mareantes contaba con una capilla abierta, presidida por un retablo con puertas y en el que se representaban pintadas las imágenes de la Virgen del Buen Aire y a San Pedro y San Pablo (3). De esta manera, el personal de los buques podía dedicar unas oraciones por los camaradas dolientes que allí yacían y en demanda de favores para volver con vida, salud y hacienda de las peligrosas singladuras por los mares de las Indias.

En segundo lugar, los miembros de la primitiva Universidad de Mareantes pretendían organizar una cofradía de carácter religioso, cuya principal misión debía ser ocuparse de que los cofrades tuviesen una buena muerte y, sobre todo, un pomposo entierro, rodeando al difunto con complicados ceremoniales, en los que abundasen las casullas, los cánticos y las velas encendidas. Desde el mismo momento en que se tenía noticia de que alguno de los hermanos estaba gravemente enfermo, varios cofrades se turnaban a la cabecera de su lecho y si, finalmente, la muerte visitaba la casa, el muñidor de la cofradía, vestido con un uniforme azul, recorría las calles del barrio mariner de Triana, llamando con una campanilla de plata para que nadie dejase de asistir al entierro. La ceremonia fúnebre, como se ha dicho, se pretendía fuese lo más lujosa posible y de esta manera muchos viejos marinos, que como la mayoría de los de su oficio no habían tenido un excesivo reconocimiento social en vida, pretendían compensar esta frustración entrando en el más allá envueltos en nubes de oloroso incienso (4). De esta manera la muerte de los cofrades se convertía en el último acto de la vida, destinado a poner a la vista del resto de la sociedad la dignidad de los componentes de la hermandad.

En tercer lugar, los mareantes de la Carrera de Indias, intentaban que el rey les permitiera dotarse de privilegios especiales, es decir, de un fuero profesional. El elemento más importante y visible de esta concesión sería la formación de un tribunal con capacidad para resolver los problemas de índole profesional que surgieran entre ellos. Al mismo tiempo aspiraban a disponer de una cárcel propia en la que se purgasen los delitos.

Quien no tenía un fuero, un privilegio especial, no era nadie en aquella sociedad. Solo los pobres desgraciados, cuando enfermaban iban a un hospital y cuando delinquían iban a la cárcel pública, que, por cierto, era una especie de antesala

(3) *Actas de la Universidad de Mareantes...*, págs. XXI-XXII.

(4) *Ibidem*, pág. XVIII.

del infierno, tal y como lo cuenta la relación del padre Pedro de León, que en su condición de capellán carcelario, conocía muy bien el horror de las prisiones reales en el siglo XVI (5). Jurisdicciones privativas las tenían los más importantes sectores de la sociedad: militares, eclesiásticos y nobles, y en el siglo XVIII, las llegaron a tener hasta los mineros y los funcionarios del estanco del tabaco. Pero lo que más les dolía a los mareantes es que lo que ellos deseaban con tanto ahínco ya lo tuvieran los comerciantes. En efecto, éstos habían conseguido que, desde 1543, la Corona crease en Sevilla un Consulado de Comercio con tribunal y jurisdicción privativa sobre todo los asuntos comerciales. Éste era el verdadero espejo en que pretendían mirarse los pilotos, maestros y señores de nao: si conseguían el fuero y los privilegios, podrían convertir su asociación en un foco de poder efectivo dentro de la organización de la Carrera de Indias, semejante, al menos, al de los cargadores y comerciantes agrupados en torno al Consulado sevillano.

Como vemos, todas las aspiraciones, bien de tipo asistencial, religioso o profesional, estaban en el fondo destinadas a reforzar la dignidad de la gente de mar por medio de privilegios y como paso previo para alcanzar mayores cotas de poder en aquella sociedad. Así lo expresó con toda claridad el piloto y señor de nao Juan Rodríguez de Noriega, en uno de los firmantes de los memoriales en los que los mareantes presentaron sus peticiones al Rey:

“Que los privilegios y libertades antiguas que los hombres de mar tienen en esta ciudad de Sevilla no se nos guardan e no tan solamente no se nos guardan, sino somos agraviados, vejados y molestados en muchas cosas dignas de remediar” (6).

Los modernos navegantes de la Carrera de Indias se acordaron de que en la Edad Media había existido un Colegio de Cómities, creado por Alfonso X el Sabio y formado por los capitanes de las galeras que tenía su base en las atarazanas de Sevilla. Éstos tenían privilegios tales como no pagar impuestos directos, no alojar huéspedes, no hacer rondas ni guardias, así como el permiso de llevar determinadas armas durante su estancia en la ciudad. Este colegio de cómities había entrado en decadencia desde fines de la Edad Media, pero ahora era un buen momento para que los mareantes se sintiesen herederos de aquellos antiguos cómities (7).

(5) LEÓN, Pedro de: *Grandeza y miseria de Andalucía: testimonio de una encrucijada histórica* (1578-1616). Granada, 1981.

(6) *Actas de la Universidad de Mareantes...*, pág. 309. Este párrafo se recoge en la Real Provisión, dada en Galapagar a 22 de marzo de 1569, por la que Felipe II aprobaba las Ordenanzas de la Universidad de Mareantes.

(7) PÉREZ-EMBED, Florentino: *Estudios de historia marítima*. Sevilla 1979, págs. 97-101.

Era, en efecto, un buen momento porque desde mediados de siglo el tráfico con América estaba disfrutando de unos incrementos exponenciales, tanto en el tonelaje de mercancías como en el número de embarcaciones que cruzaban el Atlántico. El descubrimiento en 1545 de la gran montaña de plata del Potosí y al año siguiente la aparición de la mina de plata más rica que hasta entonces se conocía en México, la de Zacatecas, había disparado la producción argentífera y con ello el comercio trasatlántico en general. No es casualidad que en las décadas de los cuarenta y los cincuenta comiencen a publicarse los grandes tratados de náutica como los de Martín Cortés o Pedro de Medina y que, en 1552, se cree la cátedra de Cosmografía y arte de navegar adscrita a la Casa de la Contratación (8). El descubrimiento en los años sesenta en Huancavelica de una rica mina de mercurio, metal que era fundamental para el proceso extractivo de la plata, no hizo sino impulsar aún más una auténtica explosión del comercio ultramarino. Era, insistimos, un buen momento, porque los pilotos y maestros resultaban ahora más necesarios que nunca y por ello pensaban que había llegado la hora de alcanzar un reconocimiento social que hasta el momento, y en su opinión, se les había negado.

Ahora bien ¿de verdad era tan escaso el prestigio social de los oficios vinculados directa o indirectamente a la navegación? Un hecho histórico, que es más que una anécdota, nos mostrará cual era la mentalidad imperante:

Gonzalo Gómez de Espinosa, es uno de los grandes descubridores españoles del siglo XVI, pero, desgraciadamente, es una figura bastante poco conocida fuera de los medios puramente científicos. Sabemos que había salido como alguacil en la armada de Magallanes, y que tras la muerte de los principales oficiales en la traición de Cebú, quedó como capitán general de la expedición. Una vez que la flotilla quedó reducida a dos embarcaciones: *La Victoria* y *La Trinidad*, intentó, capitaneando esta última, regresar a España cruzando de nuevo el Pacífico. Pues bien, cuando después de muchos años e innumerables penalidades logró regresar a España y pidió el sueldo atrasado que se le debía como capitán general, el fiscal se lo negó aduciendo lo siguiente:

“Porque dicho oficio para el que fue elegido [de alguacil de la armada], más requiere fuerzas corporales y de trabajo que eminencia de persona y letras como el que ha de gobernar y mandar” (9).

(8) PULIDO RUBIO, José: *El piloto mayor. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Sevilla, 1950, págs 63-131. Véase también: LÓPEZ PIÑERO, José María: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Barcelona, 1979.

(9) Archivo General de Indias (de ahora en adelante citado A.G.I.). Patronato 35 ramo 1. Informe fiscal, Burgos, 14 de enero de 1528.

Todo trabajo que requiriese mucho esfuerzo físico y pocas letras, no tenía ninguna consideración social. Ése es el estigma que tenía un alguacil de armada, pero era también el mismo que debían soportar los pilotos y maestros y, en menor medida, los señores de naos de la Carrera de Indias.

Comenzando por los pilotos, podemos preguntarnos: ¿por qué tenían una tan baja consideración social? Quizá la respuesta más sintética sea porque no había otra forma de hacerse piloto que empezar la carrera profesional como un simple marinero. La propia Casa de la Contratación, cuando fijó las condiciones para conceder los títulos de piloto, especificó que no se admitiría a prueba a quien no acreditase haber navegado durante al menos seis años por la ruta de la que se pretendía examinar (10). Teniendo en cuenta que por entonces no había nada parecido a buques escuela, ni tampoco ningún centro de formación para futuros pilotos (11), ¿cómo se podían adquirir aquellos seis años de experiencia si no era embarcándose como marinero o tal vez de guardián o despensero, que era socialmente más o menos lo mismo?

Ser marinero era muy poca cosa para la sociedad de la época. Suponía, en primer lugar, realizar un trabajo físico y parecía como si el sudor generado por la actividad muscular produjese una especie de alergia, pero no dérmica, sino social, que resultaba especialmente irritante para quienes se consideraban directamente descendientes del Cid Campeador. Ser marinero significaba también tener como colegas de profesión a lo más bajo entre lo más bajo: a los libertos y esclavos negros o mulatos y, como es natural, varios de estos marineros de origen africano llegaron a pilotos.

Hubo pilotos negros y mulatos. Algunos con cargos importantes, como el mulato Lope Martínez de Lagos, que fue piloto del patache en la expedición de Legazpi a las Filipinas en 1565. Martínez de Lagos, por cierto, es un auténtico personaje de leyenda, una especie de Lope de Aguirre del Pacífico, que se amotinó y terminó con la vida de la oficialidad de su barco (12). Además, hay que resaltar que no sólo había pilotos negros en barcos mercantes de poco fuste, sino que también los tuvieron algunos de los grandes galeones reales. Así por ejemplo, según las listas de enrole del galeón *San Pedro* en 1575, su piloto era Manuel Luis, vecino de Tavira *de color negro y gran cuerpo* (13). Así pues, el gremio de pilotos de la Carrera de Indias, tenía entre sus miembros a más de un destacado

(10) PULIDO RUBIO, José: *El piloto mayor...*, pág. 60.

(11) Recordemos que, inicialmente en la Casa de la Contratación sólo se realizaban exámenes y que, solo más tarde, como veremos, se impartieron breves cursillos de formación teórica.

(12) A.G.I. Patronato 46, ramo 8. "Relación de una armada que se aprestó en Nueva España para ir al dicho Maluco el año de 1565".

(13) A.G.I. Contaduría 468. "Lista, alardes y pagamentos...del galeón *San Pedro*", navegando en el Golfo de las Yeguas a 18 de abril de 1575.

componente cuyos antecedentes lo ligaban directamente con los esclavos traídos de África, algo que era totalmente impensable entre los escribanos, los clérigos o los oidores.

Ser piloto, en bastantes casos, significaba, no solo ser de baja cuna, sino no haberla tenido nunca y no era raro que muchos de ellos no supieran absolutamente nada sobre sus progenitores. Ya decía el general don Juan de Escalante, que la mayor parte de los marineros procedían de gente pobre y que no tenían otra salida para ganarse la vida que aplicarse a tan peligrosa profesión (14). En el Archivo General de Indias pueden verse muchos casos en los que padres cargados de hijos los entregaban, por no decir vendían, a los oficiales de los barcos con tal de que los alimentaran y les enseñaran algún oficio. Los pequeños aprendices quedaban en unas condiciones de semiesclavitud y completamente a merced de la voluntad de su amo durante periodos de más de diez años. En el Arenal de Sevilla, la playa fluvial que se había formado entre las murallas de la ciudad y el Guadalquivir, pululaban multitud de niños huérfanos que, o iban a algún Patio de Monipodio, el cuartel del hampa sevillana imaginado por Cervantes, o se embarcaban...y, si tenían suerte, podían hacerse pilotos.

Una historia que podría proceder de la pluma de Charles Dickens, pero que está sacada de los legajos del Archivo General de Indias, es la de cómo llegó a piloto examinado de la Carrera de Indias el joven Francisco Manuel. Éste era, según dicen las fuentes, “un muchacho perdido y huérfano” que tuvo suerte y se cruzó con el capitán Andrés de Paz, uno de los más ricos e influyentes armadores de la ciudad de Sevilla. El naviero lo tomó a su servicio y cuando el joven no navegaba en sus barcos lo “prestaba” a otros colegas y así, con el apoyo de su poderoso padrino, fue subiendo de categoría profesional hasta que llegó a examinarse como piloto. Como no tenía idea de quienes eran sus padres, tuvo que llamar a una serie de amigos que testificasen sobre sus orígenes y sus buenas condiciones. Su padrino, Andrés de Paz, contaba que lo encontró cuando tenía siete u ocho años vagando por el Arenal, absolutamente perdido y sin que pudiera decir quienes eran sus padres, y como vio “que era un muchacho perdido e era bonito y tenía ganas de servir, este testigo lo metió en una nao de este testigo para acomodarle y hacerle bien, porque no se perdiese...” (15). En este caso la historia tiene, al menos desde el punto de vista profesional, un final feliz, pues Francisco Manuel se graduó de piloto el año 1593.

Finalmente, ser piloto significaba, en muchos más casos de los que puede

(14) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*. Madrid 1985 (original de 1575), págs. 115-116.

(15) A.G.I. Indiferente General 2005. Información de testigos sobre la petición de Francisco Manuel para poder optar al examen de piloto. Sevilla, 21 de agosto de 1593.

sospecharse, ser un total y completo analfabeto. En los estudios realizados sobre el conjunto de la gente de mar del XVI se pone de manifiesto que el 26 por ciento de los pilotos ni siquiera sabían firmar, con lo que el porcentaje de analfabetismo estaría muy por encima de esa cifra. Frente a ello, el 100 por ciento de los capitanes de mar y guerra, generales y almirantes sabían leer y escribir (16). En expediciones muy importantes fueron barcos dirigidos por pilotos analfabetos. Por ejemplo, en la primera vuelta al mundo iban dos pilotos analfabetos: Juan Rodríguez de Mafra y Vasco Gallego, aunque eso no fue obstáculo para que fueran considerados expertos marinos (17). Y para dar un ejemplo directamente relacionado con el tema que nos ocupa, debe aclararse que, de los 32 asistentes a una de las primeras reuniones de la Universidad de Mareantes realizada en 1563, sólo fueron capaces de firmar 23, mientras que 9 de ellos, es decir, el 28 por ciento, ni siquiera supieron dibujar su nombre (18).

Un piloto difícilmente podía ocultar su condición de hombre de mar: las callosidades de las manos; el color cobrizo de la cara, hasta la vestimenta (recordemos el episodio cervantino de *El celoso extremeño* en que se cita a un hombre que va vestido *a la marinesca*), todo hacía que se le reconociera como un marinero, o lo que es lo mismo, con alguien que se había tenido que ganar el pan con el sudor de la frente.

Para que se comprenda mejor hasta qué manera este tipo de prejuicios llevaba, incluso, a poner en peligro la propia vida, baste con relatar el episodio ocurrido en el naufragio que tuvo lugar en 1631 en pleno golfo de México y en el que zozobró el galeón *Nuestra Señora del Juncal*, perteneciente a la flota de Nueva España, de la que fue general don Miguel de Echazarreta. El galeón, sorprendido por una fuerte tormenta se encontraba a punto de perderse y en esas circunstancias, el almirante que mandaba el navío, don Andrés de Aristizabal, auxiliado por dos ilustres pasajeros, el marqués de Salinas y un almirante de la carrera de Filipinas, habían condescendido en echar mano a los cabos y ayudar a varios marineros en la tarea de desatascar la barca del galeón para poder echarla a la mar. Como el intento resultaba muy difícil, los tres caballeros decidieron que parecía poco digno de sus respectivas alcurnias acabar sus días tirando de aquellas estachas entre sudores y resoplidos y por ello se recogieron en la cámara de popa para prepararse a bien morir. Sin embargo, hubo, entre los miembros de aquella tripulación, algunos a los que los trabajos físicos no les resultaban especialmente des-

(16) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E.: *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*. Sevilla, 1992, pág 241

(17) GIL, Juan: *Libros, descubridores y sabios en la Sevilla del Quinientos*. Introducción al *Libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón [y] El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella*. Madrid, 1987, pág. XXXVII.

(18) NAVARRO GARCÍA, Luis: *Pilotos, maestros y señores de naos...*, pág. 42.

honrosos, pues era su forma habitual de ganarse la vida. Dirigidos por el contra-maestre Francisco Granillo y el piloto Juan Ruiz, varios marineros consiguieron, ayudados por un último bandazo del buque, desatascar la barca y fueron los únicos en salvarse (19).

Hay que reconocer que la Corona intentó mejorar la formación de los pilotos, aunque esto no fuera por darles más prestigio, sino por hacer más segura la llegada de la plata. Sea como fuere, por la Real Cédula dada en Monzón el 4 de diciembre de 1552, se creó el tercer cargo científico de la Casa de la Contratación: el de catedrático de arte de navegar y Cosmografía (20). Los otros dos, eran, como es sabido, el de Piloto Mayor (1508) y el de cosmógrafo fabricante de instrumentos (1523).

La cátedra de Cosmografía y arte de navegar convertía por primera vez a la Casa de la Contratación en una auténtica institución docente, pues hasta entonces su cometido había consistido exclusivamente en examinar y validar los conocimientos previamente adquiridos por los pilotos a lo largo de su carrera profesional. La publicación de los grandes tratados de náutica de Pedro de Medina (*Arte de Navegar* 1545) y de Martín Cortés (*Breve tratado de la Esfera* 1551) responden en líneas generales a esta política de intentar dar un contenido más científico a la enseñanza del arte de navegar.

Era, desde luego, una política ambiciosa, avanzada y ejemplo de toda Europa, pero que tuvo que verse limitada por la triste realidad. Ésta puso de manifiesto que los propios pilotos no tenían tiempo y se resistían asistir a las clases y convertirse, empleando la terminología de la época, en *pilotos especulativos*.

Inicialmente estaba previsto que los pilotos siguiesen un periodo de estudios de un año, en el que el catedrático de Cosmografía habría de enseñarle una combinación de saberes teóricos y de conocimientos prácticos. La teoría se centraba en la explicación (*lectura* se decía entonces) de la obra del cosmógrafo inglés John of Hollywood, más conocido por su apelativo latino de Joannes de Sacrobosco. Este gran divulgador de la ciencia medieval, había conseguido sintetizar en su obra *La Esfera* todo el conocimiento de la cosmología geolatina y por ello fue una obra muy conocida en toda la Europa del Renacimiento. Con respecto a los conocimientos prácticos que se les debía exigir a los candidatos, figuraba en primer y destacado lugar el cálculo de la latitud por la altura del Sol y de la estrella Polar. Seguidamente se les enseñaría a manejar las cartas de navegación y a fijar en ellas la posición. Teniendo en cuenta que en aquellos tiempos los pilotos debían estar preparados para fabricarse ellos mismos los instrumentos de navega-

(19) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E.: *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla, 1997, págs. 49-52..

(20) PULIDO RUBIO, José: *El piloto mayor...*, pág. 72.

ción, estaba previsto también mostrarles el proceso de construcción de la brújula (incluyendo los procedimientos para corregir la declinación magnética), el astrolabio, el cuadrante y la ballestilla. Finalmente aprenderían a conocer la hora a través de la posición de las estrellas y a calcular las mareas a través de las fases de la Luna (21).

Sin embargo, a pesar de todo este cúmulo de buenas intenciones, ya en 1554, es decir, solo dos años después de instituido este ambicioso plan de estudios, el propio catedrático, Jerónimo de Chaves, aconsejó que se redujese el tiempo de enseñanza a tres meses. Así se ordenó por Real Cédula de 26 de septiembre de 1554. La razón esgrimida era sencilla: los pilotos eran gente pobre que tenía que ganarse el pan diariamente y no podían dejar un año de trabajar para asistir a los cursos de la Casa de la Contratación. Como un trimestre todavía pareció demasiado, en 1567 se redujo a dos meses el tiempo en que los pilotos debían acudir a clase. Pero, incluso así, hubo bastantes excepciones, pues en atención a los conocimientos adquiridos durante largos años de navegación, se autorizó a muchos pilotos a presentarse a examen sin haber asistido a clases (22).

Debe reconocerse que entre la mayoría de pilotos existió una notable resistencia a aceptar unas “novedades” que ellos consideraban innecesarias. Como consecuencia, los elementos más cultos y prestigiosos de la sociedad tendieron a considerarlos unos iletrados irredentos. Los propios autores de los libros de navegación publicados en el XVI, que estaban destinados a formar a esos pilotos, no pueden dejar de traslucir el menosprecio que siente por ellos en las mismas páginas de sus libros.

Diego García de Palacio (gran jurista; destacado administrador colonial y uno de los mejores tratadista de Náutica) intentó inicialmente convencer a sus lectores de las honorabilísimas estirpes de algunos primitivos navegantes: ¿Acaso no fue Noé un consumado nauta, cuya arca la había diseñado el mismo Dios Padre? ¿No fueron los apóstoles pescadores y el mismo Jesús se embarcó con ellos muchas veces? ¿Sin la navegación como hubiera podido Salomón transportar los ricos materiales para construir el templo de Dios? Pero al final, el mismo autor acaba confesando que los marineros y pilotos son *...a lo más común gente ignorante y sin letras* (23). Juan Escalante dice que hay dos tipos de pilotos, algunos son gente con formación, pero hay otros que son *toscos y de poco entendimiento* (24). Por su parte, Martín Cortés es mucho más radical y dice que *pocos o ningunos [de los pilotos] saben apenas leer y con dificultad quieren aprender* (25).

(21) *Ibidem*.

(22) *Ibidem*. Págs. 81-82.

(23) GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción náutica*. Madrid, 1993, folio 112 vº.

(24) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de navegación...*, pág. 96.

(25) CORTÉS, Martín: *Breve tratado de la Esfera y de la arte de navegar*. Madrid, 1991, folio IV vº.

Las bromas y comentarios burlescos sobre la capacidad de los pilotos eran muy frecuentes en la época. En un documento anónimo sobre las cartas de doble graduación, que se conserva en la Academia de la Historia y que bien puede ser de Pedro de Medina, el cual se opuso al uso de esas cartas que vendían Sebastián Caboto y Diego Gutiérrez para facilitar la navegación magnética en detrimento de la astronómica, se contaba la siguiente historia llena de sorna:

“Viniendo una nao de Indias, venían dentro tres pilotos y todos los tres tenían sus cartas y otros instrumentos...y todos juntamente tomando la altura del Sol y echando su punto en la carta cada uno. Sabidos sus puntos, el uno dijo que se hacía a cien leguas de la tierra y el otro a cuarenta y cinco y el tercero dijo que, por su punto, iban navegando por tierra...” (26) .

Un hombre culto y lleno de ironía, como era Eugenio de Salazar, en el viaje que hizo con su familia para tomar posesión de la plaza de oidor de santo Domingo contaba la poca confianza que le daban los cálculos de los pilotos y se mofaba abiertamente de sus escasos conocimientos:

“A estos tiempo es de ver el piloto tomar la estrella y en fin, echar su bajo juicio a montón sobre la altura del Sol y sobre todo me fatigaba ver aquel secreto que quieren tener con los pasajeros del grado que toman y de las leguas que le parece que el navío ha singlado, aunque después entendí la causa, que es porque ven que nunca dan en el blanco ni lo entienden...porque toman la altura un poco más o menos y (el) espacio de una cabeza de alfiler en su instrumento os hará dar más de quinientas leguas de yerro en el juicio” (27).

¿Eran realmente tan poco dignos de respeto estos pilotos? Personalmente considero que tanta acritud es fundamentalmente injusta. En realidad eran personas que ejercían una labor muy complicada y arriesgada, en un momento de transición en el que su trabajo había dejado de ser un oficio: “que es algo que el hombre puede aprenderlo con el uso”, para convertirse en un “arte”: “que es algo que ninguno puede aprender por si y conviene que tenga maestro que se lo enseñe”, pero todavía no era una auténtica ciencia (28) .

(26) Real Academia de la Historia. Colección don Juan Bautista Muñoz A-71, tomo 29, n.º 304. “Coloquio sobre las dos graduaciones que las cartas de Indias tienen”.

(27) SALAZAR, Eugenio de: *Carta escrita al licenciado Miranda de Ron, particular amigo del autor, en que pinta un navío y la vida y ejercicio de los oficiales y marineros...* En: MARTÍNEZ, José Luis: *Pasajeros de Indias*. Madrid, 1984, pág. 294.

(28) Real Academia de la Historia. Colección don Juan Bautista Muñoz A-71, tomo 29 n.º 304. *Coloquio...*

La Casa de Contratación, a pesar de todos sus esfuerzos por dar una formación *especulativa*, seguía reconociendo la importancia que tenían los saberes tradicionales y la experiencia personal de cada navegante, precisamente por ello los títulos de piloto solo se otorgaban para rutas concretas. No existía un título de piloto, así, en general y que facultase para dirigir una embarcación por cualquier océano. Había pilotos de la ruta de Nueva España, de la ruta de Tierra Firme, e incluso de la de Honduras. De tal manera que el piloto titulado para Tierra Firme, tenía que volver a examinarse si quería ir como tal a Nueva España. ¿Por qué? Sencillamente porque la parte más importante del examen consistía en saberse el derrotero de la correspondiente ruta completamente de memoria. Sólo así el aspirante era capaz de responder a las preguntas, que los pilotos titulados presentes en Sevilla y que tenían obligación de acudir a la prueba, les hacían para ver si conocían cada bahía, cada ensenada, cada fondeadero. Por eso, porque necesitaban la experiencia, los pilotos tenían la media de edad más avanzada de todas los grupos profesionales de la Carrera de Indias: 40 y medio años frente a los 28 y medio años de los marineros y a los 33 años de los demás oficiales de mar (29).

La precisión de la navegación astronómica era todavía muy pequeña, además de incompleta. Por eso no es extraño que a muchos pasajeros, si les daban a elegir entre confiar sus vidas a un piloto, casi analfabeto, pero cargado de experiencia marinera y otro que apenas se hubiera montado en un barco, pero fuese un cosmógrafo consumado, expertísimo en calcular la latitud con su astrolabio, eligiesen sin dudar al primero. Eso es lo que decía, por ejemplo, don Cristóbal de Eraso, que fue segundo en el mando del marqués de Santa Cruz en la campaña de las Azores y que sucedió a Pedro Menéndez de Avilés como Capitán General de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Así explicaba este marino al Consejo de Indias las razones del naufragio de algunas embarcaciones de la flota, que, bajo su mando, salió en 1578:

“Yo me he visto muy confuso en este viaje, porque aunque el piloto que traje es el más antiguo y práctico de esta navegación y en lo que toca a puntos [estima y determinación de la posición en la carta] y alturas [cálculo de la latitud] ha andado muy acertado, él y todos los demás no están muy prácticos [en el conocimiento] de esta costa, que es lo que conviene...importa que ese Real Consejo envíen a mandar...no se examinen pilotos sin que primero por vista de ojos sepa toda la costa y la haya visto y sondado...porque todos los pilotos, en dándoles un temporal desbaratado, se turban y no saben que hacer” (30).

(29) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E.: *Los hombres del océano...*, págs. 92-93.

(30) A.G.I. Patronato 255, nº 2, general 1, ramo 12. Cristóbal de Eraso al Consejo de Indias. Sin fecha, hacia 1578.

En suma, los pilotos necesitaban prestigiar su profesión y eso es lo que pretendían asociándose. Algo similar le ocurría a otro de los componentes de la tripleta directiva de los barcos del siglo XVI. Me refiero, evidentemente, a los maestros.

Un maestro era el responsable económico del buque, lo mismo que el piloto era el responsable técnico-náutico. En los mercantes, donde no solía haber capitán (el cargo de capitán es exclusivamente militar y en los mercantes no tiene porque haberlo), era la autoridad suprema. Cuando el dueño del buque viajaba a bordo, solía desempeñar ese cargo y si no ocurría así, el maestro ejercía de administrador y mano derecha del armador. Las grandes virtudes del maestro debían ser la responsabilidad y la capacidad de general confianza, tanto ante el dueño del buque, como ante los propietarios de las mercancías. Era el encargado de conseguir carga y tripulación para el navío; de entregar las mercancías a sus dueños y cobrarles los fletes; así como de proporcionar la ración y la soldada a la tripulación. Por si fuera poco, la Corona lo hizo responsable de la seguridad y del pago de los impuestos. El maestro antes de entregar la carga se ocupaba de cobrar las tasas y derechos, que luego él entregaba a la Casa de la Contratación, en una misión que recuerda a la de los comerciantes actuales, que repercuten a sus clientes el impuesto sobre el valor añadido que deben pagar luego a la Hacienda pública.

Pero, además, el maestro es un hombre de mar, que va siempre dentro del barco, aunque sea más experto en cuentas y negocios, que en corrientes y vientos. La Corona siempre intentó que aparte de ser un negociante, fuera experto en náutica. De hecho en la Casa de la Contratación se hacían exámenes de maestro, en los que, además de todos los conocimientos de piloto, se le exigía saber como se cargaba un buque, cuales eran las normas de seguridad que fijaba la Casa o cuantos aparejos de respeto se debían llevar a bordo. La verdad es que en ese intento la Corona tuvo un éxito muy relativo y la necesidad de encontrar maestros y buques que llevaran carga, obligó a disimular la falta de conocimientos náuticos de muchos maestros. Lo que sí es cierto es que la autoestima de los maestros era superior a la de los pilotos. Al fin y al cabo, por ellos pasaba la frontera que distinguía al simple asalariado del que poseía los medios de producción. Por su parte, la Casa de la Contratación, con la intención de aumentar su implicación y responsabilidad en el negocio naviero, siempre insistió en la conveniencia de que los maestros poseyeran alguna participación en la propiedad del navío.

Un maestro se consideraba a sí mismo mucho más que un piloto, pero a los ojos de la sociedad y en concreto de los Oficiales Reales de la Contratación, la diferencia era escasa. Por eso, en las ordenanzas de 1534 y a la hora de establecer castigos su incumplimiento, estaba previsto que a los maestros, como a los dueños de naos, se les castigase a latigazos. Eso significaba poner a la misma altura a un simple grumete que a un rico señor de nao. Los maestros y dueños de naos

suplicaron en 1535 las ordenanzas y en su protesta expresaban que por ser personas "...honradas y ricas...cuando hiciéramos cosas que no debiéramos, nuestra haciendas lo pagarán y no nuestras personas..." (31). Realmente no tengo noticia de que se llegase a flagelar a maestros y dueños de naos, pero, como los pilotos no tenían tanto con que pagar, muchos de ellos terminaron con las espaldas desolladas a latigazos.

Los más ricos componentes de la Universidad de mareantes eran los señores de naos. Un señor de nao es el propietario de una embarcación que navega al mando de su barco. Es decir se trata de un armador, que es hombre de mar y por ello se asocia a otros mareantes en su Universidad. ¿Había dueños de barcos que no navegaban? Claro que sí y cada vez era mayor el número de comerciantes y hasta caballeros que invertían en este negocio, pero a ellos, salvo a alguna contadísima excepción, no hay que esperar verlos en una asociación de mareantes.

El siglo XVI es un siglo de naves pequeñas (una media de 100 toneladas para la primera mitad del XVI y se llega a las 200 a fines de la centuria) y por eso es posible encontrarse con la figura del pequeño empresario, que es dueño de su embarcación y que navega con ella. Con el aumento progresivo del tonelaje y del precio de las embarcaciones, la propiedad de los barcos acabará cayendo en manos del capital comercial y hoy nadie pretende que el propietario de un petrolero entienda de náutica, pues le interesan más la subida y bajada de la bolsa que las de la presión atmosférica.

Se puede decir que en el XVI, entre el 40 y el 50 por ciento de las embarcaciones de la Carrera estaban dirigidos por sus dueños (32). A este tipo de armador-marino pertenecían la mayoría de los personajes que tomaron la iniciativa de organizar la Universidad de Mareantes y fueron señores de nao los que más frecuentemente estuvieron al frente de ella. Dueño y piloto se titulaba Juan Rodríguez de Noriega, que firmó el memorial de presentación de la institución al Rey. Asimismo, de las 48 personas que apoyaron esta petición inicial, 24 eran "señores de nao" y de ellos, 13 se titulaban además maestros o pilotos, es decir, tenían conocimientos náuticos y viajaban a bordo (33). También dueños que navegaban fueron los dirigentes más famosos de la Universidad de Mareantes, entre los que destaca el ya citado Andrés de Paz, el armador más rico de Sevilla en el siglo XVI y que fue diputado y mayordomo de la institución.

Pero ya hemos visto que, el que fueran dueños de barcos y ricos propietarios, no les excluía de que las ordenanzas de la Casa de la Contratación previesen

(31) A.G.I. Indiferente General 2673. Súplica de los maestros y señores de naos a las ordenanzas de 1534 e instrucciones de 1535.

(32) PÉREZ-MALLAÑA BUENO, Pablo E.: *Los hombres del océano...*, pág. 98.

(33) A.G.I. Indiferente General 2005. Poder notarial otorgado por los 48 pilotos, maestros y señores de naos ante el escribano Benito Luis, Sevilla 3 de enero de 1563.

castigarlos a latigazos como a un vulgar menestral. Entre un pobre grumete y un rico señor de nao la diferencia económica podía ser enorme, pero la diferencia social no lo era tanto. El grado de riqueza de un individuo no era definitivo a la hora de determinar su estatus. El rico armador, que procedía de una familia de marineros, llevaba grabado a fuego la ignominia de su oscuro origen como trabajador manual y practicante de uno de esos “oficios mecánicos”. Por muy rico que fuese, si un dueño de barco tenía las manos encallecidas por haber tirado de gruesos cables de esparto y la cara curtida por el sol, su posición en la sociedad nunca iba a ser muy prestigiosa.

Precisamente por eso, a algunos señores de naos les hicieron pasar pequeñas humillaciones. A Andrés de Paz, que como acabamos de decir fue el más poderoso de los armadores sevillanos y llegó a presidir la Universidad de Mareantes, y a varios más de sus compañeros, el rey los convocó en 1584 a través de las autoridades de la Casa de la Contratación para que sirvieran como maestros de raciones en los galeones de una armada. Es decir, se les pedían que hicieran de despenseros y repartidores de raciones a marineros y oficiales. Sus quejas fueron amargas. Ellos que tenían grandes casas en la ciudad y que habían servido al rey mandando sus propios barcos con el título de capitán y que, en ocasiones y por falta de mandos militares, habían servido como almirantes interinos, se les ordenaba ahora que, como simples mayordomos, se pusiesen a repartir raciones de galleta y tocino. Parece que, finalmente, se les liberó de esa deshonra, pero en general se evitaba darles mandos militares y como mucho accedían al puesto de piloto mayor de las flotas, cargo que ejerció, por ejemplo, Cosme Buitrón, otro de los grandes armadores de la Carrera de Indias (34).

En suma, pilotos, maestros y señores de nao, por mucho que fuesen las máximas autoridades de la gente de mar, necesitaban crear una institución que aumentara su prestigio social, que era mucho más reducido que el importante papel económico que el transporte marítimo jugaba en el desarrollo de la monarquía. Además deseaban que ese prestigio fuese acompañado de una mayor participación en la toma de decisiones sobre asuntos profesionales, convirtiendo a la Universidad de Mareantes en un centro de poder efectivo de la Carrera de Indias.

Las reglas y ordenanzas que habían confeccionado y enviado al Rey en 1561 y 1562, les fueron devueltas aprobadas después de siete años. Concretamente a través de una Real Provisión de Felipe II dada en Galapagar a 22 de marzo de 1569 (35). ¿Por qué siete años en contestar? La razón estaba en que las propuestas de los mareantes habían sido enviadas para su estudio a los oficiales reales de

(34) NAVARRO GARCÍA, Luis: *Pilotos, maestros y señores de naos...*, págs. 38-39.

(35) *Actas de la Universidad de mareantes...*, apéndice, págs. 295-315. El original de la Real Provisión se encuentra en A.G.I. Indiferente General 1967.

la Casa de la Contratación y con la prontitud que caracteriza a la burocracia de ayer y de hoy, este organismo introdujo tales limitaciones a lo que pretendían los mareantes que, puede decirse que la Universidad de Mareantes nació ya herida de muerte. Empleando términos más marineros se puede considerar que estuvo desde el principio lastrada con un peso que no le permitiría navegar con soltura.

Nada más alejado de la pretensión de la Corona y de sus representantes en la Casa de la Contratación que convertir a la Universidad de Mareantes en un centro de poder y de toma de decisiones. Por ello se mandó borrar de las ordenanzas el artículo en el que se proponía que los representantes de los mareantes pudieran convertirse en un tribunal especializado para resolver los asuntos profesionales, algo que por ejemplo si se había concedido a los comerciantes organizados desde 1543 en Consulado de cargadores a Indias.

También se les denegó la pretensión de que fuera los diputados de Universidad, y no el piloto mayor de la Casa de la Contratación, quienes examinaran y nombraran a los aspirantes a pilotos. Esa aspiración constituía un viejo anhelo de los mareantes, pero no se habían atrevido a expresarlo inicialmente cuando en los años 60 confeccionaron las primeras ordenanzas. Sin embargo, el nombramiento en 1586 del licenciado Rodrigo Zamorano, como piloto mayor, les dio la ocasión que esperaban. Por primera vez un cosmógrafo, un teórico que jamás había navegado, se convertía en piloto mayor. La Universidad de Mareantes protestó ante el rey indicándole que Zamorano *no es hombre de mar*, ni entendía el arte de navegar. Así le explicaron al monarca lo que entendían ellos por arte de navegar y cuales eran sus pretensiones:

“El arte de la navegación...consiste en conocer los vientos, derrotas, tierras, puertos, cabos, bajos, lunas, mareas y en tomar el altura del sol o estrella, en echar los puntos, en mandar gobernar y velejar, en dar a las naos su andana, en considerar las singladuras y en tener discreción y prudencia para acudir a los que pidieran los casos...y que en cosa en que va tanto...convendría que le tuviesen [dicho oficio de piloto mayor] y le sirviesen los diputados de dicha Universidad [de Mareantes] que siempre los elige prácticos...y nos le puede hacer falta el no ser cosmógrafo ni saber astrología ... porque el arte de navegar consiste en las cosas sobredichas ... suplicando que ... le hiciese merced de mandar que los dichos diputados de la dicha Universidad tuviesen el dicho oficio de Piloto Mayor y no el licenciado Zamorano” (36).

(36) PULIDO RUBIO, José: *El piloto mayor...*, pág. 655.

Los mareantes se equivocaban el algo fundamental: querían reproducir con su Universidad un gremio medieval privilegiado, que como todos los gremios tenía como una de sus principales atribuciones el poder decidir por sí mismo quienes debían entrar en él. Pero la monarquía española del XVI era ya un Estado moderno, que no iba a dejar en manos privadas algo tan vital como la seguridad de la llegada de las flotas, que era lo mismo que decir la seguridad de la llegada de plata para la Real Hacienda.

Las competencias que pedían los mareantes: poder juzgar los pleitos sobre asuntos marítimos o elegir a los pilotos eran, precisamente, las competencias principales de la Casa de la Contratación, que no lo olvidemos, desde 1583 es elevada al rango de Real Audiencia de la Casa de la Contratación, una verdadera corte de apelación sobre asuntos náutico-marítimos.

Todo lo dicho hasta aquí no quiere decir que la Universidad de Mareantes no sirviese para nada y que no haya que contar con ella a la hora de estudiar la evolución de la Carrera de Indias. Sirvió para dar una voz única a los intereses de los mareantes. La Universidad de Mareantes nombró representantes en Madrid para defender sus intereses y se personó como parte interesada en varios sonoros pleitos. Así por ejemplo expresó su contrariedad ante la Corte por el hecho de que se hiciera responsable a los maestros de las deserciones de marineros. También se quejó de que se les embargasen los barcos para organizar las armadas, al mismo tiempo que solicitó reiteradamente que las inspecciones (visitas) no se realizasen con tanta dureza o se permitiese traer plata en los barcos mercantes. Pero, desde luego, siempre actuaron como peticionarios o como recurrentes, pero no como una institución dotada de autoridad e iniciativa, sino yendo a remolque de quien tomaba las decisiones: la Casa de la Contratación (37).

¿Cómo se explica, entonces que los comerciantes de la Carrera de Indias si consiguieron lo que se negaba a los mareantes? Éstos tenían un tribunal privativo en asuntos comerciales, el Consulado de Comercio, una institución poderosísima, aunque es verdad que las apelaciones a sus decisiones debían elevarse a la Casa de la Contratación. Esta paradoja ya era vista por los propios mareantes como un agravio comparativo. Así por ejemplo, en uno de sus cabildos del año 1582, decidieron elevar una protesta ante el rey porque los oficiales de la Casa de la Contratación ofrecían sillas a los miembros del Consulado cuando iban a tratar algún asunto, mientras que a los representantes de la Universidad los mantenían de pie (38).

(37) NAVARRO GARCÍA, LUIS: *Pilotos, maestros y señores de naos...*, págs. 43-49.

(38) *Actas de la Universidad de Mareantes...*, acta de la reunión del 26 de enero de 1582, pág. 39.

La explicación de esta actitud despreciativa por parte de los funcionarios de la Casa es fácil de comprender: los comerciantes tenían diez veces más dinero que los mareantes y eran capaces de influir mucho más en la política del monarca que, normalmente, estaba endeudado con los miembros del Consulado y a los que necesitaba para salir de mil y un apuros. Los de diez veces más dinero no es retórica. He podido establecer que el capital de Andrés del Paz alcanzaba la no despreciable suma de 40.000 ducados. Pero frente a esa cantidad, los comerciantes más acaudalados del Consulado tenían fortunas de 300.000 y 400.000 ducados (39).

Con las propuestas que realizaron los mareantes de conseguir prestigio a base de dejarles participar en ceremonias, procesiones y pomposos entierros, la Casa de la Contratación fue más condescendiente, aunque hay que reconocer que un tanto mezquina. La gente de mar aspiraba, como hemos tenido ocasión de comentar, a que por lo menos a la hora de la muerte se les tratase como auténticos señores y habían solicitado que los restos mortales de los hermanos de su cofradía pudieran entrar en la iglesia de Santa Ana sobre unas andas llevadas por cuatro sacristanes, precedidos por los niños de la doctrina cantando responsos y con 12 hachones de cera llevados por monaguillos. Los oficiales reales mostraron su tacañería rebajándoles a la mitad el número de hachones con los que se querían alumbrar después de muertos.

Debe reconocerse que en poco debió contribuir la existencia de la Universidad de Mareantes al prestigio de la gente de mar a lo largo del siglo XVI. Al menos, a principios del siglo siguiente, los trabajos marítimos seguían sin atraer a ninguna persona con un mínimo de sangre noble en sus venas. Un hecho viene a demostrar esta afirmación: el 4 de noviembre de 1606 el rey Felipe III, deseoso de fomentar las tripulaciones de sus armadas, otorgó una carta de privilegios para la gente de mar y entre ellos figuraba el de que cualquier joven de la baja nobleza que quisiera comenzar su servicio al rey como marinero en un buque de guerra, podría hacerlo sin por ello perder su condición de hidalgo (40). Hay que tener en cuenta que ningún alto jefe militar se sentía deshonrado por haber comenzado su carrera como simple soldado. Muchos lo hacían así, aunque, teniendo una familia influyente detrás, pronto eran ascendidos a alférez de la compañía de algún amigo de su padre. El hecho de que el rey tuviera que especificar que, haciendo lo mismo, pero empezando como marinero, no se perdía la condición de noble, nos está indicando que el prejuicio contra los oficios marítimos seguía muy presente. No creo que esta declaración del monarca cambiara mucho las cosas y pocos

(39) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E.: *Los hombres del océano...*, pág. 128.

(40) A.G.I. Contratación 72. Preeminencias que Su Majestad ha concedido a la gente de mar. Ventosilla, 4 de noviembre de 1606.

miembros de la baja nobleza se dejarían seducir por subir descalzos a las jarcias de un navío, despellejarse las manos en un batel o darle a la bomba de achique para sacar de la sentina agua putrefacta. A principios del siglo XVII, como cien años antes, cuando se creó la Casa de la Contratación, los únicos que tenían prestigio en los barcos de la Carrera eran los oficiales militares que los mandaban: los capitanes de mar y guerra, los almirantes y generales. Y lo tenían por ser militares y no por ser marinos. Hay que reconocer que el que a alguien le oliesen las barbas a pólvora era un motivo de orgullo, pero si éstas olían a brea o alquitrán, lo era de deshonra.

Lo único que la Casa de la Contratación no impidió fue el que la Universidad de mareantes se convirtiese en una organización asistencial y de caridad destinada a ayudar a la gente de mar. En ese sentido la Casa ordenó que todos los maestros y pilotos de la Carrera se hiciesen hermanos de la Cofradía del Buen Aire y pagasen las cuotas previstas. Éstas eran para los maestros el equivalente a $\frac{1}{4}$ de soldada y para los pilotos 2 ducados por viaje, estando obligados en todos sus barcos a llevar una alcancía para conseguir limosnas para la Universidad y, en caso de no hacerlo, se exponían a ser multados con 2 ducados.

En ese sentido la Universidad mantuvo una notable actividad de beneficencia, dando ayudas a huérfanos, viudas y doncellas casaderas y logró sostener durante muchos años el hospital para marineros. Pero precisamente la obligatoriedad de pagar una cuota, junto con el hecho de que la Universidad no hubiese alcanzado sus objetivos profesionales, hizo que muchos pilotos y maestros no quisieran hacerse hermanos. La Universidad se quejó en varias ocasiones de la falta de afiliaciones y pidió al rey que se obligase a los maestros y pilotos a apuntarse en sus listas y, sobre todo, a entregar su contribución.

En los mejores momentos de la Institución, (a finales del XVI y principios del XVII) los hermanos de la Cofradía y de la Universidad no fueron más de un centenar, cuando tan solo en el último cuarto del siglo XVI, se examinaron ante la Casa de la Contratación más de 400 pilotos, y es de suponer que existirían otros tantos maestros y al menos 200 señores de naos (41). Con todo ello, hay que pensar que los asociados a la Universidad de Mareantes nunca supusieron mucho más del 10% del total de pilotos, maestros y señores de naos involucrados en la Carrera de Indias. A partir de 1630, los propios hermanos son conscientes de haber entrado en decadencia. Desde mediados de siglo, las reuniones escasean y entre 1660 y 1680 las reuniones son esporádicas y todas versan sobre cuestiones exclusivamente religiosas (42).

(41) NAVARRO GARCÍA, Luis: *Pilotos, maestros y señores de naos...*, págs. 33-34.

(42) *Actas de la Universidad de mareantes...*, pág. XXIII.

En 1681 reaparece la Universidad al encargarle la Corona la dirección del Real Colegio Seminario de San Telmo, que se financiaría con el impuesto que debía pagar cada buque de la Carrera y la concesión de poder vender el derecho a enviar 300 toneladas en cada flota de Nueva España. El Colegio de San Telmo nació cuando la actividad marinera de Sevilla estaba herida de muerte y parece una especie de compensación a la ciudad del Guadalquivir por el traslado a Cádiz del centro de las operaciones de la Carrera, que es evidente desde 1680, aunque se haría oficial en 1717. San Telmo es sin duda una iniciativa de la Corona, no de la Universidad de Mareantes y responde a un conjunto de actuaciones que pretendían regenerar un país que, para aquellos años, era plenamente conciente de su decadencia. En esas mismas fechas (1679) don Juan José de Austria había promovido la organización de una Junta de Comercio y Moneda y ya se hablaba de salvar el país a base de imitar los modelos comerciales y navales que habían tenido éxito en otras partes.

Ahora bien, la historia del Colegio de San Telmo, es otra historia, la cual se desarrolla en el siglo XVIII, es decir, en momentos muy alejados de lo que conmemoramos en la presente obra, que es la creación de la Casa de la Contratación a principios del XVI. Dejemos, pues, ese asunto para otro momento.