

---

# Las ordenanzas de 1534 para la seguridad del tráfico transatlántico

Pablo Emilio Pérez-Mallaína

---

- 1 Entre diciembre de 1533 y junio de 1534 llegaron a Sevilla cuatro naves con centenares de miles de pesos en oro y plata para el rey y los afortunados indianos que volvían de la conquista del imperio de los incas. Para transportar el tesoro de una sola de estas embarcaciones fueron necesarias catorce carretas tiradas por bueyes. El asombro y la codicia se despertó entre los sevillanos que vieron pasar este extraordinario cortejo desde el Arenal del río hasta la Casa de la Contratación y muchos decidirían en aquel mismo momento que su destino les llamaba al otro lado del Atlántico, lugar del que provenían tales maravillas. También el rey y sus consejeros, a pesar de estar más acostumbrados al brillo de los doblones, sintieron el efecto de esas fabulosas « ollas grandes » de oro y plata en cada una de las cuales, según el cronista Francisco de Xerez, cabía una vaca despedazada, o de esa águila de plata en cuyo interior podían verterse dos cántaros de agua<sup>1</sup>. La Corona comprobó que nunca hasta el momento se habían recibido tantas riquezas del Nuevo Mundo y cuando, al año siguiente, los tesoros del Perú fueron empleados en financiar la conquista de Túnez, las autoridades españolas se dieron cuenta que el porvenir de las aventuras imperiales estaba en una buena parte ligado a ese dorado cordón umbilical que unía ambas orillas del Atlántico.
- 2 No creo que sea por ello nada casual que en el mes de septiembre de 1534 apareciesen unas ordenanzas destinadas a aumentar la seguridad de la navegación entre España y el Nuevo Mundo<sup>2</sup>. Ahora los barcos que se dirigían a las Indias volvían con una carga más valiosa, y al calor de esta riqueza se incrementó el número de las embarcaciones que atravesaban el océano. De esta manera, el trienio 1534-1536 marca un máximo en el número de buques y de tonelaje que no será superado hasta alcanzar los años centrales de la centuria<sup>3</sup>. Precisamente, las ordenanzas de 1534 pretendían asegurar que la mayor parte de las embarcaciones de este creciente tráfico llegasen a su destino con su valioso cargamento. En ellas el rey se dirigía a los oficiales reales de la Casa de la Contratación para indicarles que, tras la consulta a « pilotos y otras personas expertas », y las deliberaciones correspondientes en el Consejo de Indias, se habían tomado una serie de

decisiones para evitar las continuas pérdidas de navios. Los culpables directos de dichas pérdidas eran los temporales y los piratas, sin embargo, a la hora de buscar responsabilidades propias, todas recaían en los maestros de las embarcaciones españolas. Las ordenanzas no dejan en esto lugar a dudas y desde sus primeros renglones indican que si los buques se hundían era debido a que los maestros no se habían ocupado de carenarlos y pertrecharlos adecuadamente, además de llevarlos sobrecargados. El exceso de carga y la falta de armamento, también convertía a las embarcaciones de la Carrera de Indias en lentas e indefensas presas para los corsarios y, evidentemente, los responsables seguían siendo los maestros.

- 3 Las ordenanzas pretendían combatir los problemas con una abundante serie de decisiones administrativas, apoyadas por castigos físicos y pecuniarios para los infractores, junto con algunos leves atisbos de cambios técnicos. En primer lugar se trataba de evitar que navegasen a las Indias barcos viejos y mal carenados. En Sevilla el precio de las embarcaciones era muy elevado y la fuerza de la demanda propiciaba que acudiesen a este mercado negociantes de muchos lugares a colocar barcos en muy mal estado, los cuales terminaban navegando a las Indias después de recibir una reparación incompleta. En las ordenanzas se establecía que todo barco que no fuera nuevo debería ser puesto en seco para pasar una carena completa con revisión total de la obra viva. Así se trataba de evitar que el barco fuese carenado sin salir del agua por el procedimiento de acostarlo sucesivamente sobre cada banda para reparar el casco bajo la línea de flotación. Una primera inspección (« visita »), realizada por los oficiales de la Casa de la Contratación cuando la embarcación permanecía en lastre, debía comprobar las reparaciones realizadas, las condiciones de estanqueidad, y la existencia a bordo de las armas, los aparejos y la tripulación necesaria para realizar el viaje. Sólo entonces se le entregaba la licencia para poder iniciar la carga.
- 4 Otro grupo de órdenes trataba de impedir la sobrecarga de las embarcaciones. Las mercancías debían viajar bajo cubierta, mientras que los espacios al aire libre habían de quedar desembarazados de fardos y toneles para permitir el trabajo de la marinería y el juego de las armas. Únicamente podía colocarse sobre cubierta los alimentos y el agua de los pasajeros (que no tenían derecho a llevar su sustento guardado en la bodega) y las « cajas », es decir, las arcas donde tanto el pasaje como la tripulación guardaban sus objetos personales. Las ordenanzas insisten en que los elementos básicos para la seguridad y la maniobra, como los imbornales (desaguaderos), la bita (especie de caballete de madera sobre el que se amarraban los cables del ancla), las mesas de guarnición de los mástiles, el batel, y la artillería, quedasen libres de estorbos. A todo ello se unían un par de disposiciones técnicas referentes a dónde debían fijarse las escotas del velamen, así como la posibilidad de desaguar algunas cubiertas mediante mangueras. Pero la sobrecarga no sólo era debida a las mercancías. Los buques de la Carrera de Indias también eran el único medio de transporte de pasajeros. Entre ellos se contaban los numerosos emigrantes, legales o ilegales, atraídos por las riquezas recién descubiertas, y el creciente número de funcionarios que la administración Indiana necesitaba. Unos y otros abarrotaban con sus personas, equipajes y alimentos el interior de los buques, y por eso las ordenanzas limitaban a 60 el número de pasajeros para una nave de 100 toneles.
- 5 Terminada la carga las ordenanzas prescribían una segunda inspección, en la cual se autorizaba a los oficiales reales a desembarcar (« alijar ») las mercancías que pudiesen suponer un peligro para la seguridad, así como a imponer una serie de castigos a los maestros que desoyesen las órdenes y reembarcasen las cargas « alijadas ». Finalmente,

las ordenanzas se ocupaban de intentar prevenir y castigar algunas de las argucias de los maestros, tales como subir a los pasajeros el precio del viaje cuando ya navegaban en pleno oceano, o intercambiarse marineros, armas y aparejos con el exclusivo fin de pasar las inspecciones de la Casa de la Contratación. A los marineros que accediesen a dejarse « prestar » a otro barco para pasar la visita se le darían 100 azotes y el maestre quedaría inhabilitado para ejercer su oficio por cuatro años. El nombramiento de un escribano en cada barco, que tuviera que dar fe de los principales sucesos ocurridos a bordo, era para la Corona una seguridad para limitar los desafueros de los maestros. Por ello, las ordenanzas recomendaban que se escogiesen para notarios de las embarcaciones a los escribanos públicos y, en caso de no haberlos, los oficiales reales quedaban encargados de nombrar a la persona más honrada que viajase en el buque para ejercer este oficio.

- 6 Ese era, en resumen, el contenido de las ordenanzas de 1534, que fueron publicadas el 13 de abril de 1535 en las gradas de la catedral de Sevilla y acogidas con un general disgusto por los maestros y dueños de naos de la Carrera de Indias. El enfado se incrementó aún más cuando, ese mismo año, los oficiales de la Casa de la Contratación publicaron unas instrucciones que precisaban y ampliaban algunos aspectos de las ordenanzas y que, en resumen, suponían aumentar todavía más el rigor de los castigos y las obligaciones de los maestros<sup>4</sup>. Para limitar en todo lo posible su independencia, los oficiales de la Casa obligaban a los maestros a refrendar ante el escribano de la nao todas sus decisiones importantes como, por ejemplo, los contratos de enrole de la tripulación, la realización de inventarios de los bienes de los que morían a bordo y, sobre todo, la elección de las mercancías que debían ser echadas al mar en caso de que una tormenta hiciese peligrar la estabilidad de la nave. Por otra parte, sus responsabilidades se ampliaban a la vigilancia de la moralidad en la nave, en donde debían impedir que se blasfemase, renegase, o se jugasen dineros en lugar de « cosas de fruta para pasar el tiempo ». Con todo, las penas más duras venían relacionadas con las transgresiones de los controles económicos y migratorios de la Casa de la Contratación. Si un maestre permitía embarcar mercancías de contrabando, si facilitaba el embarque de pasajeros sin licencia, o consentía el desembarco de cualquier persona antes de que hubiesen subido a bordo los inspectores del rey, sería condenado a multas que iban de los 100 pesos de oro al perdimiento total de bienes. En caso de que no pudiese hacer frente a las multas pasaría por el amargo trance de ser flagelado públicamente con cien azotes.
- 7 Si para los maestros y señores de naos de la ciudad de Sevilla las ordenanzas de 1534 despertaban poco entusiasmo, su ampliación, mediante las instrucciones de la Casa de la Contratación, provocó un evidente disgusto. Veinticuatro de entre los más destacados maestros y dueños se reunieron y formalizaron un documento notarial para suplicarlas e impedir la puesta en vigor de los puntos que consideraban más perjudiciales<sup>5</sup>. Una de las primeras reivindicaciones de los maestros y señores de naos fue la de evitar ser condenados a castigos corporales, que eran tan temidos por su crueldad como por su carácter infamante. Ellos se consideraban como gente acaudalada y que, por lo tanto, podría purgar sus delitos económicos mediante multas y castigos pecuniarios. En el fondo del problema latía el interés de este grupo profesional de hacer valer a nivel social la importancia económica de su oficio, empeño en el que hay que reconocer que la gente de mar tuvo bastante poco éxito. La sociedad pareció no perdonarles el origen mecánico de su trabajo, y ni siquiera los maestros y dueños se libraban de este estigma, pues en muchos casos no había que retrotraerse demasiado para encontrar a uno de sus antepasados subiendo descalzo por los obenques o moviendo con las manos encallecidas

las palancas del cabrestante. A pesar de intentarlo, las asociaciones de los más destacados miembros de la gente de mar sevillana en el siglo XVI nunca consiguieron jurisdicción privativa en asuntos relacionados con temas profesionales, ni tampoco el honor de ser invitados a sentarse cuando iban a tratar a asuntos con los oficiales de la Casa de la Contratación<sup>6</sup>. Sus pretensiones de compararse con los poderosos gremios de comerciantes fracasaron sistemáticamente, por la simple razón de que el más acaudalado de los mercaderes asentados en Sevilla era diez veces más rico que el más famoso de los armadores de esta ciudad<sup>7</sup>. Con todo, hubo algunas excepciones menores a esta regla y, precisamente, una se produjo en la súplica hecha a las Ordenanzas e Instrucciones de 1534-1535. Al Consejo de Indias le pareció un excesivo rigor tratar a los maestros a latigazos y se ordenó a la Casa de la Contratación que, en cuestión de penas, se hiciesen distinciones entre ellos y las restantes gentes de mar.

- 8 Pero la existencia de un cierto complejo social también es percible en otro aspecto de sus críticas a las ordenanzas. Los maestros ironizaban sobre la orden de nombrar a escribanos públicos para cubrir las escribanías de las naos, indicando que nunca un auténtico notario se avendría a ejercer su oficio en un barco. La cuestión no estribaba sólo en las altas tarifas que pretenderían cobrar, sino en que los escribanos se ponían « en grande estima » como para trabajar a bordo de una embarcación. De esta manera los propios maestros reconocían que una profesión como la de escribano, ejercida por personas que también eran de origen plebeyo, tenía un reconocimiento social mucho más elevado que el otorgado a las máximas autoridades de una embarcación. Si ya era decepcionante no poder compararse con los comerciantes de la Carrera de Indias, todavía lo era más no llegar a alcanzar el prestigio social de un simple escribano. En el primero de estos dos casos, el dinero era el principal elemento diferenciador, en el segundo, el tipo de trabajo de los notarios, con su mayor vinculación a las tareas intelectuales, más el evidente poder que daba el conocer el entramado burocrático del Estado, los ponía muy por encima de los maestros y dueños de naos.
- 9 Un segundo grupo de quejas de los maestros contra las Ordenanzas e Instrucciones de 1534-1535 estaban referidas a las normativas técnico-marítimas contenidas en ellas. Es en este punto donde los hombres de mar logran explayarse y tildar de incompetentes y profanos en la navegación a los consejeros reales y sus asesores. Las frases son realmente duras y las apoyan con sus experiencias personales. Intentar desaguar las cubiertas mediante mangueras era inútil, pues en los largos viajes a las Indias dichas mangueras acababan rompiéndose y era preferible conducir el agua hacia el interior de la caja de la bomba de achique, pues « lo que hace toda la gente en un día lo saca la bomba en una hora ». También es duramente criticada la otra recomendación técnica de las ordenanzas, consistente en mandar que las escotas y amuras de las velas se fijasen a la cubierta principal bajo la tolda, para que así el esfuerzo se repartiese sobre la parte más sólida de la estructura de la embarcación. Los maestros contestaban que ellos y los pilotos dirigían la maniobra al aire libre, sobre la tolda, que constituía una perfecta atalaya para observar todo el aparejo del buque. Si se ordenaba amurar las velas bajo la tolda, no habría forma de comprobar si las maniobras se hacían correctamente. Además, la protección que otorgaba la tolda daba lugar a que éste fuera el lugar preferido para que los pasajeros instalasen sus personas, equipajes y alimentos, con lo cual, resultaba un lugar imposible para que los marineros realizasen su trabajo libres de embarazos. Los maestros comentaban que se habían producido accidentes al no poder ejecutarse una maniobra con rapidez por encontrarse varios pasajeros plácidamente durmiendo sobre las escotas. Los

maestres finalmente comentaron que los consejeros del rey no eran conscientes de los cambios operados en las embarcaciones desde el descubrimiento de las Indias. Estas eran cada vez de mayor tonelaje y con mayor número de cubiertas, con lo cual las disposiciones técnicas válidas en años anteriores podían no ser aplicables en la actualidad. Con todas estas apreciaciones, el Consejo de Indias pareció quedar convencido y accedió a invalidar las disposiciones técnicas suplicadas por los maestres.

- 10 El último grupo de críticas a las ordenanzas realizadas por los representantes de la gente de mar hacían referencia al incremento de los trámites burocráticos para proceder al despacho de las embarcaciones, así como al pago de tasas no previstas por la ley a visitadores (inspectores) y escribanos por la realización de dichos trámites. Según los maestres, anteriormente se realizaba una sola visita (inspección) que tenía lugar en el puerto de Sevilla. Las ordenanzas instauraban ahora una segunda inspección a realizar en Sanlúcar de Barrameda y destinada a comprobar si el buque llevaba exceso de carga. Para los marinos el problema era doble. En primer lugar, los visitadores mandaban desembarcar las mercancías que podían hacer peligrar la estabilidad del buque y las conducían a almacenes de Sevilla, de donde luego debían ser recuperadas por sus propietarios tras cumplir con un buen número de lentos trámites burocráticos. Por otra parte, los pasajeros, que también embarzaban las naos con sus equipajes y alimentos, rara vez se veían conminados por los visitadores a dejar parte de sus enseres en el muelle. Como es natural, a los maestres les interesaba mucho más que la carga alijada fueran los fardos de los pasajeros, pues el pasaje se abonaba por persona y no por los mantenimientos y la ropa que cada uno llevase a bordo. Sin embargo, esta súplica no fue aceptada. Los equipajes de los pasajeros tendrían preferencia para viajar a las Indias y los maestres sólo consiguieron la promesa de que las mercancías alijadas serían entregadas con la mayor celeridad, aunque corriendo a su costa los gastos ocasionados por transporte y almacenaje.
- 11 Pero el problema de las visitas tenía otro componente desagradable para la gente de mar. Los visitadores de la Casa de la Contratación que bajaban desde Sevilla a Sanlúcar les cobraban tres reales por barco y día en concepto de dietas, a contar desde el momento en que iniciaban su viaje desde la capital andaluza. Además (siempre según los maestres) los visitadores estaban concertados con un escribano de la villa de Sanlúcar que cobraba un ducado a cada barco por dar fe de la realización de las visitas, lo cual, además de ser un abuso, era innecesario al existir un escribano en cada nao designado por la Casa de la Contratación. En esta última cuestión, las protestas de maestres y dueños de naos tuvieron un éxito parcial, pues si bien se prohibió la intervención del escribano de Sanlúcar, en la cuestión de las dietas de los visitadores no se tomaba una determinación inmediata y sólo se prometía realizar una investigación al respecto. No debe extrañarnos esta decisión de los funcionarios del Consejo, pues si las dietas no las pagaban los maestres, los visitadores acabarían solicitándolas a la Real Hacienda.
- 12 Para finalizar este breve comentario sobre las ordenanzas e instrucciones de 1534-1535 cabría preguntarse si supusieron en la práctica un incremento en la seguridad de la navegación a las Indias. Para contestar a este interrogante creo que habría que preguntarse primero por el tipo de instrumentos con los que la Corona pretendía lograr sus objetivos. Estos venían a ser fundamentalmente dos: la intensificación de los mecanismos de control burocrático y el aumento de las responsabilidades de los maestres.
- 13 El maestre de un barco era un particular, no un funcionario público, que, o bien era propietario de la embarcación o de una parte de ella, o representaba los intereses de

dueño realizando tareas de administrador. Los dueños de las mercancías transportadas tenían que confiarle sus bienes, y el Estado dependía en gran parte de su honestidad para que se cobrasen los impuestos sobre el tráfico comercial. Cuando el barco dejaba el puerto la figura del maestre se convertía en el árbitro absoluto de la situación, pues ni la Corona podía permitirse poner un inspector en cada buque, ni todos los comerciantes eran tan ricos como para llevar a bordo un representante. De ahí la presión sobre el maestre, el aumento creciente de sus responsabilidades y las amenazas de duros castigos, pecuniarios y corporales, que contenían las ordenanzas de 1534. En ese sentido las instrucciones dadas en 1535 por la Casa de la Contratación recuperaban, incluso, algunas normas de la vieja reglamentación medieval de los Roles de Olerón, donde se fundían perfectamente el incremento de los mecanismos burocráticos y de la responsabilidad de los maestres. Una lectura parcial de las disposiciones de los Roles de Olerón<sup>8</sup>, donde los maestres tienen la obligación de pedir opinión a sus marineros para tomar una variada gama de decisiones, puede hacer pensar que en ellos se reflejaba una fuerte conciencia democrática. Sin embargo, esa necesidad de consultar a la tripulación esconde, según algunos autores, la intención de limitar la autoridad omnímoda de los maestres, precisamente en una época donde el incremento del tráfico marítimo obligaba a los comerciantes a depositar crecientes cantidades de mercancías a merced de la buena voluntad de los maestres<sup>9</sup>.

- 14 Por todo ello, encaja perfectamente que en 1535 los oficiales de la Casa de la Contratación recordarán a los maestres las viejas normas que presidían al alijo de la carga de un barco cuando éste se encontraba atrapado en un temporal. Para cumplir las instrucciones era preciso realizar « la echazón » de mercancías al mar bajo la supervisión del escribano de a bordo y después de pedir opinión a los marineros y a los representantes de los comerciantes, si los había. No es de extrañar que los maestres escribiesen al rey comentando la imposibilidad material de realizar un acta notarial en aquellos difíciles trances, y menos aún poner de acuerdo a comerciantes y marineros. Únicamente cabía esperar que la experiencia del maestre le hiciese tomar una solución rápida y justa para salvar el buque y el resto de la carga<sup>10</sup>. Pero en verdad, la Corona no parecía tener gran confianza en la honestidad de los maestres y en general prefirió cargar sobre ellos responsabilidades crecientes bajo la amenaza, en caso de incumplimiento y fraudes, de duros castigos. En la segunda mitad del siglo XVI los maestres dieron repetidamente con sus huesos en la cárcel ante la más leve sospecha de irregularidad. Así por ejemplo, la denuncia de un simple marinero solicitando el salario atrasado condujo de inmediato a la detención y embargo de bienes del maestre, que normalmente debía probar su inocencia o pagar sus deudas desde la prisión.
- 15 El problema radicaba en que el Estado no fue generoso y no colmó las expectativas de mejorar el prestigio social de este grupo profesional de forma paralela a las responsabilidades crecientes que le exigía. Por ello es muy probable que los maestres no se sintiesen especialmente inclinados a cumplir los requisitos burocráticos exigidos por un Estado que seguía tratándolos como a plebeyos descendientes, y no muy diferentes en el fondo, de los simples marineros. Pero quizá el aspecto más negativo de las ordenanzas de 1534 reside en la intención de resolver las dificultades mediante procedimientos exclusivamente burocráticos. El que los barcos fueran viejos y sobrecargados era un problema de clara raíz económica. Las mismas ordenanzas reconocían que la escasez de embarcaciones en Sevilla hacía subir enormemente los precios de los buques y, por ello, incluso cascos casi inservibles eran reparados para ir a las Indias. El incremento del precio de los buques, más los costos de las carenas, pago de la tripulación, aparejos,

impuestos, etc., obligaba a los maestros a sobrecargar los buques para hacer rentable un viaje, en el cual, por cierto, el riesgo de perder la embarcación, y con ella todo el capital invertido, era muy alto. Para evitar que los barcos fueran sobrecargados, con cascos haciendo agua y con aparejos deficientes, la solución no era incrementar el número de visitas e inspecciones, o amenazar a los maestros con la pérdida de bienes o con el látigo del verdugo, sino intentar, por ejemplo, bajar el precio de los barcos a base de fomentar la construcción naval, o disminuir los costos mediante rebajas de impuestos. Sin embargo estas medidas eran menos inmediatas, más difíciles y proporcionaban menos ingresos a la siempre apurada Hacienda del rey. Y quizá por estas razones, los barcos, al menos, por lo que cuentan los documentos de la segunda mitad del siglo XVI<sup>16</sup>, siguieron yendo sobrecargados y con la artillería imposibilitada para ser usada con rapidez al estar rodeada de todo tipo de fardos, barriles, y equipajes de pasajeros.

## Apéndice I

- 16 Archivo General de Indias, Sevilla  
Indiferente general, Legajo 2673
- 17 Traslado de las hordenancas
- 18 Este traslado de una çedula de su magestad del emperador rey nuestro señor de Ciertas hordenancas escritas en papel e firmadas de su real nonbre e refrendadas de Francisco de los Cobos su secretario segund que por ellas paresçia su thenor de las quales es esta que se sigue :
- 19 Don Carlos por la divina clemençia enperador senper augusto rey de Alemana doña Juana su madre y el mismo don Carlos por la gracias de Dios reyes de Castilla, de Leon, de Aragon, de las dos Cisilias de Jherusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galizia, de Mallorcias, de Sevilla, de Cerdeña, de Cordova, de Corçega, de Murcia, de Jaen, de los Algarves, de Algezira, de Gibraltar, de las Yslas de Canaria, de las Yndias, Yslas y Tierra Firme del Mar Oçeano, condes de Flandes e de Tirol, etc. A vos nuestros oficiales que residis en la ciudad de Sevilla en la Casa de la Contrataçion de las Yndias salud e gracia. Sepades que nos somos ynformados que en los viajes que se hizo destos nuestros reynos para las Yslas Yndias e Tierra Firme del Mar Oçeano se padece mucho peligro y daños en las personas navios e mercaderias y que lo tal acaece por la mala providencia y governaçion de los maestros de los navios asi por no mirar y proveer los caxcos de los tales navios antes que partan y carga demasiada que en ellos hechan y falta de mantenimientos para el sostenimiento de la gente que va en los tales navios como por que acaesce rescibir robos y daños de cosarios por falta de artelleria armas y munición y de otras cosas necesarias que conviene proveerse los dichos navios para el buen aviamiento y navegacion dellos e queriendo proveer en el remedio dello, visto en el nuestro Consejo de las Yndias juntamente con las ynformaciones /folio 1 vº/ que por nuestro mandado se ovieron de pilotos y otras personas yspiertas en la navegacion de las Yndias de lo que convenia proveerse y remediarse y aviendo platicado cerca dello porque a nuestro servicio y al bien de nuestros subditos y naturales convenia dar horden en lo suso dicho, fue acordado que deviamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha razon y nos tovimoslo por bien, por la qual hordenamos y mandamos que de aqui adelante por el tiempo que nuestra merçed y voluntad fuere los navios de qualquier suerte y calidad que

sean ovieren de partir y partieren para las dichas nuestras Yndias y los maestros y capitanes y gente que en ellos fuere guarde e cumplan la horden siguiente :

- 20 I. Primeramente que por que los navios que siguen el viaje de las nuestras Yndias comunmente son viejos y des que lo son los dueños dellos los traen a vender a la çiudad de Sevilla por los muchos conpradores y grandes precios que alli se ofrecen por ellos y tienen en si mucho daño en cubierta por razon que donde los pone a monte que es en San Juan de Alfarache no puede descubrir la quilla ni aun dos tablas encima della y a esta causa no los puede bien aderecar ni las personas que por nuestro mandado veen y visitan los tales navios no pueden bien ver el daño que tienen para lo hazer remediar y se descubre en la mar el tal daño a tiempo que no ay remedio de que se sigue mucho peligro y daño a las personas navios y mercaderias y para seguridad desto por ques cosa conveniente y necesaria hordenamos y mandamos que todos los navios que no fueren nuevos quando oviere de partir para las nuestras yndias ante todas cosas sean varados en tierra y puestos sobre picaderos de manera que descubran toda la quilla para que se vea la falta que en ellos oviere pues es poca mas costa que poner a monte /folio 2/ y alli se aderecen reclaven breen y calafaten conforme al viaje que van a seguir y que hasta ser esto asy proveydo y efetuado vos los dichos nuestros oficiales no deys liçençia para cargar los tales navios para las dichas nuestras Yndias.
- 21 II. Otrosi hordenamos y mandamos que ningun maestre ni capitan ni otra qualquier persona que sea señor de navio le pueda cargar ni cargue para las dichas nuestras Yndias sin que primero pida liçençia a vos los dichos nuestros oficiales de Sevilla para hazer la tal carga a los quales mandamos que antes que den la tal liçençia vean y vesiten el tal navio o caravela que ansy se oviere de cargar de que parte es y de que tiempo y si esta estanco y tal que pueda bien navegar el viaje para donde quiera yr y que este bien lastrado conforme al porte de que trae e visto que en el dicho navio concurren las calidades de suso contenidas vos los dichos nuestros oficiales podays dar e deys la dicha liçençia que asy vos fuere pedida y no de otra manera alguna
- 22 III. Yten que vos los dichos nuestros oficiales de Sevilla proveays como los tales navios que asi ovieren de partir y navegar vayan bien marineados de piloto e marineros grumetes pajes y de lo que fuere necesario al prote de tal navio con los aparejos convenientes ansi de velas cables como de ancoras y botamen y estanco para el agua y proveydo de las armas necesarias segund el tiempo que fuere de paz o de guerra.
- 23 IV. Otrosi que los maestros y personas que ansi tuvieren cargo de las dichas naos tomen la carga que cupiere debaxo de cubierta de tal manera que los dichos navios no vayan sobrecargados antes queden /folio 2 vº/ las dichas cubiertas regentes y libres y desembaraçadas para que en todo tiempo los dichos marineros puedan laborar libremente ansy con tiempo de furtana como de bonanca y que no puedan llevar sobre las dichas cubiertas salvo agua y bastimentos y caxas de pasajeros y las armas quel dicho navio llevare y las naos que tienen puestas puedan cargar debaxo de el alcafar quede libre en cada vanda de la morada donde vaya una lonbarda gruesa y se pueda regir para tirar debaxo de la tolda que la puente dende el mastel mayor hasta la habita si la nao tiene los escobones (sic) y el abita sobre la puente pueda cargar debaxo de la puente lo que quisiere por manera que de la vanda do va la barca y en ella no carguen cosas de caxas ni pesadas salvo mamiadas marras o cosas ligeras que brevemente se puedan sacar quando fuere necesario sacar la barca y que sobre la tolda de arriba ques la segunda cubierta no lleven cosa alguna y que amure sobre la cubierta y no sobre el puente porque vayan las velas yncorporadas en el cuerpo de la nao que los pueda çufrir.



- 24 V. Otrosi que las naos que no tienen los escobenes arriba ençima de la segunda cubierta esta tal por que navega por baxo de la puente para amarrar la nao regir la vela ha de llevar libres las mangeras para que puedan echar el agua que asi entrare y no sea causa que horaden la cubierta para quel agua vaya a la bonba para echar el agua fuera porque a esta causa viene mucho daño a las personas navios /folio 3/ y mercaderias porque debaxo de la segunda cubierta puedan llevar una andana de botas de la otra vanda y no de la que va la barca.
- 25 VI. Y por que hemos sido ynformados que por aver ydo la tolda de los navios donde se gobiernan enpachada ha sido causa que los marineros no se puedan bien mandar y corren mucha tormenta y acaese echarse a la mar las mercaderias que ansy llevan sobre el alcacar y queriendolo proveer hordenamos y mandamos que debaxo de la chimenea adonde gobierna y va la artelleria de aqui adelante no se puede cargar ni cargue cosas de mercadería de fardeles ni serones ni otra cosa salvo las caxas de los marineros y las lonbaldas.
- 26 VII. Otrosi mandamos que no se puedan cargar ni carguen en las naos sobre la mesa de la guarnicion botas de vino ni de agua ni de pez ni otra cosa pesada salvo leña o paja o cosas semejantes livianas o tinajuelas pequeñas de agua.
- 27 VIII. Otrosi mandamos que en los castillos de avante no se pueda cargar ni cargue cosa alguna de mercaderías ni de peso salvo que quede libre y desenbarcada y que las habitas lleven libros para tomar las arras quando fuere menester.
- 28 IX. Otrosi hordenamos y mandamos que los nuestros visitadores que agora son o fueren de aqui adelante visiten los tales navios al tiempo que se quisieren partir y hazer a la vela y que con mucho cuydado y diligencia visiten la carga que lleven los tales navios y si hallaren que va demasiada y contra la forma suso dicha la hagan luego sacar de las dichas naos en su presencia a costa del maestre o maestres de las tales naos con tanto que lo que asy /folio 3 v°/ se sacare no sea cosa de matalotaje al dicho navio o metida otra qualquier mercaderías o carga despues de la dicha visitacion en qualquier manera que por el mismo fecho sea perdida todo lo que despues de la dicha visitacion fuere metido en la tan nao lo qual desde agora aplicamos y avemos por aplicados para la nuestra camara y fisco y por que lo suso dicho aya mas conplido efeto queremos e mandamos que la quarta parte del que asi se metiere en los dichos navios sea para la persona que lo denunciare.
- 29 X. Otrosi por que los maestres y capitanes de los navios despues de aver ygualado en tierra antes que embarque con los pasajeros lo que les ha de dar por los llevar los viajes en sus naos yendo por la mar navegando finjen neçesidad y altera el preçio o ygualas que tienen fecho y les piden mucho mas y los rescatan y quiendolo proveer mandamos que agora ni de aqui adelante ningund maestre ni capitan ni otra persona que lleva a cargo de pasar gente no puedan pedir ni llevar direte ni yndiretemente a los pasajeros mas preçio ni otra cosa por los llevar de lo que al principio antes que embarquen oviese con ellos ygualado y conçertado so pena de aver perdido y que por el mismo hecho pierdan todo lo que el tal pasajero y pasajeros con ellos ovieren concertado de le dar y lo aplicamos para la nuestra camar y fisco y la quarta parte dello para la persona que lo denunciare y mandamos que el tal pasajero no sea obligado a pagar mas de lo que al principio se ovieren concertado antes que embarque.
- 30 /folio Al XI. Otrosi hordenamos y mandamos que despues de fecho el registro de las mercaderias y cosas que van en los tales navios y cerrado por vos los nuestros oficiales se entreguen los tales registros a los nuestros visitadores quando fueren a visitar y

despachar los tales navios para que hecha la tal visitacion por el dicho visitador si algunas mercaderias sacaren de las que van registradas en tal navio el visitador o escrivano haga fe en las espaldas del dicho registro de como las saco por que despues de fecho el dicho viaje a la parte do llegare no se le pidan derechos de lo que asi por la dicha razon se le oviere descargado.

- 31 XII. Otrosi ordenamos que los maestros lleven toda la artilleria pelotas y polvora y lancas dardos y escopetas y todas armas y munición que fueren menester segund el tamaño del navio y segund viere que menester los nuestros oficiales al tiempo que dieren la liçençia lo qual en ella declare al tiempo que la dieren y que la persona que asy fuere a visitar el tal navio miren que en el vayan las armas que por los dichos nuestros oficiales fuere declarado que han de llevar.
- 32 XIII. Y porque somos ynformados que muchos de los navios que van a las yndias los maestros cuyos son los llevan desaparejados y faltos de las cosas necesarias fuera de la horden que por nos esta dada por que acaece que al tiempo que se visitan la primera vez en el rio de Sevilla los tales maestros tomen marineros prestados y cables y anclas y armas y artelleria y otros aparejos necesarios para los dichos navios y quando se acaba de hazer la dicha visitacion al tiempo que estan para se hazer a la vela dexan la mayor parte dello de que se sigue yr los dichos navios desaparejados y a mucho peligro y queriendo /folio 4 vº/ proveer en el remedio dello proybimos y defendemos que agora ni de aqui adelante ninguna ni algunas personas de qualquier estado o condiçion que sean no sean osados de prestar ni presten a los dueños de los navios que fueren a las dichas nuestras yndias ni a otras personas en su nombre los dichos cables y anclas armas ni artilleria ni otros aparejos algunos so pena que las personas que los prestaren los ayan perdido y pierdan y sean aplicados y los aplicamos desde agora en esta manera la tercia parte para nuestra camara y fisco y la otra tercia parte para el juez que lo sentenciare y la otra tercia parte para el que lo denunciare y los marineros que paresciere en las visitas de los dichos navios sin ser para yr todo el viaje sean condenados en pena de cada çient açotes y los maestros de los dichos navios que recibieren los dichos marineros y las dichas cosas de suso declaradas o qualquiere parte dellas sean ynabilitados de los dichos oficios de maestros y mas que por quatro años no puedan pasar ni pasen a las dichas nuestras Yndias y que vos los dichos nuestros oficiales tengays cuydado del cumplimi-neto y execucion de lo en este capitulo qontenido.
- 33 XIII. Y por que somos ynformados que los maestros de los dichos navios toman por escrivanos dellos a personas de poca hedad y autoridad y fedilidad a fin de hazer dellos lo que quieren y por que lo suso dicho çese mandamos que de aqui adelante en los tales navios que ansi fueren a las nuestras Yndias vos los dichos nuestros oficiales nonbreys por nuestro escrivano de tal navio uno del los nuestros escrivanos mas abiles y suficientes que en el fueren y en defeto de no aver ni yr en los tales navios /folio 5/ ningun nuestro escrivano nonbrareys la persona mas honrrada y suficiente que se hallare el qual siendo por vosotros nonbrado le nonbramos y damos liçençia para que pueda usar el dicho oficio de escrivania en todo el dicho viaje y que a todas las escrituras y autos que antel pasare y se hiziere se de entera fe y credito como a escrituras hechas y signadas de mano de nuestro escrivano publico del qual rescibireys ante todas cosas juramento que usara bien e fielmente del dicho oficio en el dicho viaje.
- 34 XV. Otrosi mandamos que los pilotos que fueren a las nuestras Yndias no vayan ni pasen a ellas syn ser primeramente examinados para el viaje que quisieren hazer por nuestro piloto mayor el qual no aya de llevar ni lleve por el dicho esamen derechos algunos so

- pena que lo que ansi llevare lo pagare con el quatro tanto para nuestra camara y vos los nuestros oficiales tendreys mucho cuydado del cumplimiento dello en este capitulo contenido.
- 35 XVI. Otrosi hordenamos y mandamos que los maestros que de aqui adelante fueren en los navios a las dichas nuestras Yndias sean marineros y naturales destos nuestros Reynos y señorios de Castilla y personas suficientes y examinadas por nuestro piloto mator y no de otra manera alguna so pena de perder y que aya perdido y pierda el navio en que fuere y que se aplique como por la presente lo aplicamos para nuestra camara y /folio 5 vº/ fisco e quel dicho piloto mayor no aya de llevar ni lleve derechos algunos so pena que los aya de bolver y buelva con el quatro tanto.
- 36 XVII. Otrosi mandamos que los dichos visitadores vean sy los dichos maestros llevan en sus navios mantenimientos bastante para los marineros y pasajeros que lleva la tal nao y mantenimiento y agua bastante para las bestias y ganado sy alguno llevare y si lleva leva bastante para el proveymiento de las naos y que la nao que fuere de cient toneles no lleve allende la gente de servicio della mas de sesenta pasajeros y para ello lleve todo el mantenimiento necesario como dicho es y que para cada persona se de de racion cada dia libra y media de pan y tres quartillos de agua dos para beber y uno para guisar y dos quartillos de vino ques la racion hordinaria.
- 37 XVIII. Otrosi hordenamos y mandamos que los nuestros oficiales de la ysla e provincia donde llegare los tales navios vean la visitacion de las tales naos fecha en la dicha çiudad de Sevilla y asi se a guardado lo en estas hordenanças contenido y averiguar por que no los an guardado execute las penas en estas hordenanças contenido y lo mismo hagan los nuestros ofiçiales de Sevilla a la buelta de los dichos navios.
- 38 XIX. Yten queremos y mandamos que la horden en estas hordenanças contenido se haga guarde cunpla /folio 6/ en los navios que saliere de las nuestras Yndias para estos nuestros Reynos las quales mandamos que execute los dichos oficiales y visitadores so pena de privaçion de sus ofiçios e de perdimiento de la mitad de sus bienes.
- 39 XX. Por ende por la presente vos mandamos que veays las hordenanças en esta nuestra carta contenidas que las guardeys y cunplays y executeys e hagays guardar conplir y executar en todo y por todo segund e como en ellas y en cada una dellas se contiene y contra el thenor e forma dellas ni de lo en ellas contenido no vayays ni consintays yr ni pasar en tiempo alguno ni por alguna manera e por que lo en estas hordenanças contenido venga noticia de todos mandamos que la hagays apregonar publicamente en las gradas desta ciudad por pregonero y ante escrivano publico. Dada en Palencia a veynte e ochodias del mes de setiembre de mill e quinientos e treynta e quatro años. Yo el Rey, Yo Francisco de los Cobos comendador mayor de Leon secretario de sus çesarea e catolicas magestades la fize escribir por su mandado.
- 40 XXI. Y en las espaldas de la dicha çedula de su magestad estaban las firmas siguientes, Frater Garçia cardinalis Siguntinus, el dottor Beltran, LicençiatuS Suares de Caravajal, el dottor Bernal, licenciatus Mercado de Peñalosa.
- 41 Este traslado fue corregido y concertado con las dichas /folio 6 vº/ hordenanças originales donde fue sacado antel escrivano publico y testigos de yuso escritos que lo signo y fymaron de sus nonbres en testimonio ques fecho en Sevilla martes treze dias del mes de abril año del Nascimiento de Nuestro Salvador Jhesuchristo de mill e quinientos e treynta e cinco años.
- 42 Yo Garcia de Leon escrivano de Sevilla soy testigo deste traslado.

- 43 E yo Pedro Farfan escrivano publico de Sevilla fize sacar este traslado e fize mi sig /hay un signo/ no e soy testigo.

## A2

- 44 Relación de los maestros y señores de naos de Sevilla que suplicaron las ordenanzas de 1534. Está extraída del poder notarial realizado por el escribano Pedro Farfán el 30 de abril de 1535 en su escribanía de la calle de las Gradass. Archivo General de Indias, Indiferente General 2673.
- 45 Lope Sánchez
- 46 Francisco Santana
- 47 Diego Sánchez
- 48 Francisco Corvalán
- 49 Gonzalo Rodríguez
- 50 Pero Agustín
- 51 Cosme Rodríguez Farfán
- 52 Alonso Garrido
- 53 Ginés de Carrion
- 54 Francisco de Leiba
- 55 Hernando Blás
- 56 Francisco Vallés
- 57 Martín de Bonilla
- 58 Pero Rodríguez Quintero
- 59 Ortuño de Trabudo
- 60 Manuel de Maya
- 61 Francisco Camacho
- 62 Ortuño de los Oyos
- 63 Hernán Rodríguez
- 64 Hernán Sánchez Rosero
- 65 Cristobal Romero (nos sabe firmar)
- 66 Martín Sánchez
- 67 Juan Mexía
- 68 Cristobal Quintero

---

## NOTAS

1. Francisco de Xerez, *Verdadera relación de la conquista del Perú*, Madrid, 1985, p. 158-159.
2. Archivo General de Indias (desde ahora A.G.I.). Indiferente General 2673, Las ordenanzas están fechadas en Palencia el 28 de septiembre de 1534 y su transcripción puede verse en el apéndice 1 de este trabajo.
3. Pierre et Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, Tomo VI, p. 328.
4. A.G.I., Indiferente general 2673, Sevilla 1535.
5. *Ibidem*, Sevilla 20 e abril de 1535. En el apéndice 2 se recoge la lista de los veinticuatro maestros y señores de naos que dirigieron esta súplica al rey.
6. Pérez-Mallaina, Pablo E. : *Los hombres del océano*. Sevilla, 1992, p. 52.
7. *Ibidem*, p. 128.
8. Una copia manuscrita de los Roles de Oleron, realizada posiblemente a mediados del siglo xiv, se encuentra incluida en un tomo de privilegios y ordenanzas de la ciudad de Sevilla que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid, Mss 716.
9. Libro del Consulado del Mar. Barcelona, 1965. Prólogo de José María Font Rius, p. xxxvi.
10. A.G.I., Indiferente general 2005. Memorial de los maestros y señores de naos vecinos de Sevilla. Sin fecha (hacia mediados del siglo xvi).
11. Pérez-Mallaina, Pablo E. : *Los hombres del océano*. Sevilla, 1992, p. 139-148.