

ANTONIO ACOSTA RODRÍGUEZ  
ADOLFO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ  
ENRIQUETA VILA VILAR  
(Coordinadores)



**Regimiento de navegación**  
Contiene las cosas que los pilotos han  
de saber para bien navegar: y los remedios y avisos que han de  
tener para los peligros que navegando les pueden suceder.  
Dirigido a la Real Magestad del Rey don  
Philippe nuestro Señor.  
Por el Maestro Pedro de medina vesino de Sevilla.

## LA CASA DE LA CONTRATACIÓN Y LA NAVEGACIÓN ENTRE ESPAÑA Y LAS INDIAS

UNIVERSIDAD DE SEVILLA  
VICERRECTORADO DE RELACIONES INSTITUCIONALES Y EXTENSIÓN CULTURAL  
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS  
ESCUELA DE ESTUDIOS HISPANO-AMERICANOS  
FUNDACIÓN EL MONTE

# La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias<sup>1</sup>

CARMEN MENA GARCÍA  
Universidad de Sevilla

## El periodo unipersonal de Juan Rodríguez de Fonseca (1493-1503)

Como era lógico, el hallazgo extraordinario de las tierras americanas pilló a unos y otros por sorpresa. En muy poco tiempo hubo que improvisarlo todo: barcos, hombres, víveres, mercancías y una elemental maquinaria burocrática que supervisara todas las labores relacionadas con el despacho y fiscalización de las expediciones navales, tanto a la ida como a la vuelta y, en definitiva, de unas incipientes relaciones mercantiles que nadie sabía muy bien en qué desembocarían. Durante los diez años que promediaron entre el segundo viaje de Colón y la fundación de la Casa de la Contratación de Sevilla, los reyes delegaron la inmensa tarea de organizar y supervisar las armadas que se enviaban a las Indias en una persona de su total confianza: el obispo de Badajoz<sup>2</sup> Juan Rodríguez de Fonseca, quien más tarde habría de

---

1 Dadas las limitaciones en el número de páginas, requeridas a todos los autores que participamos en esta obra colectiva, me he visto obligada a dividir los resultados de mi investigación en dos partes. Por tanto, las reflexiones que aquí ofrezco, sobre esta interesante y poco considerada faceta de la Carrera, constituyen sólo un avance que será completado en una próxima entrega.

2 Fonseca nació en Toro en 1451 y murió en Burgos en 1524. Pertenecía a una linajuda familia castellana que participó activamente, siempre al servicio de los reyes, en las pugnas nobiliarias del bajo medievo. Cfr. Sagarra Gamazo, Adelaida: "La formación política de Juan Rodríguez de Fonseca", en *Congreso de Historia del Descubrimiento*. Madrid, 1992, tomo I, págs. 611-641; y *La otra versión de la historia indiana. Colón y Fonseca*. Valladolid, 1997. Fue arcediano de Sevilla, seguramente, como indica A. Sagarra, desde 1490. Debido a las múltiples diócesis regidas sucesivamente por nuestro personaje resulta a veces muy enojoso ubicarlo en una determinada fecha. Para facilitar esta labor recordemos que Fonseca, siendo arcediano de Sevilla ascendió a obispo, primero de Badajoz (1495) y luego de Córdoba (1500), Palencia (1505) y Burgos (1514); asimismo estuvo al frente del arzobispado de Rossano en el reino de Nápoles (1512). Don Juan fue obispo de Burgos y arzobispo de Rossano hasta su muerte pues hizo compatibles ambas sedes. Nunca estuvo en Rossano. Fue éste un nombramiento político motivado

convertirse nada menos que en el presidente del Consejo de Indias. La elección fue todo un acierto. Fonseca ha sido descrito como un hombre grande, pálido y arrogante, cuya condición de religioso en nada entorpecía sus dotes organizativas y su habilidad para dirigir grandes empresas. Estas cualidades serían muy pronto advertidas, incluso por quienes se proclamaban enemigos personales del obispo. Así el fraile Las Casas reconocía que:

“Este don Juan de Fonseca, aunque eclesiástico... era muy capaz para mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armada por el mar, que era más oficio de vizcaíno que de obispos, por lo cual siempre los Reyes les encomendaron las armadas que por la mar hicieron mientras vivieron”.<sup>3</sup>

Tras su muerte, López de Gomara declaraba rotundo: “el que lo gobernaba todo era Juan Rodríguez de Fonseca”.<sup>4</sup>

Pudiera pensarse que en este periodo inicial de exploración y tanteo, con viajes esporádicos a remolque de las circunstancias, con medios escasos, como escasos son los hombres y las embarcaciones, semejante tarea no requería grandes esfuerzos. Nada más lejos de la realidad. Ciertamente algunas de las llamadas con notable ostentación “armadas”,<sup>5</sup> como la de Ojeda y Guerra del año 99, se componían de una sola carabela, aunque luego en la costa africana aquél añadió otra que había hurtado a su propietario. La armada de Diego Lepe de 1500 constaba de dos navíos; la de Vélez de Mendoza y Luis Guerra, de otros dos. Los mismos llevan Bastidas y Juan de la Cosa en 1501, y de orden similar son tantas otras que participan en los conocidos como “Viajes Andaluces”. Ante este panorama, la armada de Vicente Yáñez Pinzón de 1499, formada nada menos que por cuatro embarcaciones, destacaba a primera vista.

---

por el panorama italiano después de la victoria sobre los franceses en 1511. Agradezco este dato proporcionado por mi colega la doctora Sagarra. Véase también Ernesto Schäfer: *El Consejo Real y Supremo de las Indias*. Sevilla, 1935, 2 vols.; vol. 1, pág. 2.

3 Casas, fray Bartolomé de las: *Historia de las Indias*. Estudio y notas de J. Pérez de Tudela. Madrid, 1961; vol. I, XXIX, pág. 36.

4 Carande, Ramón: *Carlos V y sus banqueros (1516-1556)*, 2 vols., Barcelona, 1965, pág. 435.

5 Es preciso advertir que a comienzos del siglo XVI se utilizan los términos “flotas” y “armadas” de manera indiscriminada siempre que se hace referencia a un conjunto de dos o más buques, cualquiera que fuera la misión encomendada o el objetivo a cubrir: defensivo, comercial, de exploración o descubrimiento. Así lo explicamos en nuestra obra *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla, 1999, págs. 18-19.

Ahora bien, junto a estos modestos viajes de rescate y exploración, viajes experimentales, osados y aventureros, que exigen una inmediata respuesta y grandes dosis de improvisación, se llevan a cabo otras empresas con un marcado propósito colonizador que despiertan asimismo nuestra admiración, incluso hoy día. No hace falta recordar más que algunas de las magnas expediciones dirigidas y supervisadas por el obispo durante todo este periodo para darnos cuenta del colosal esfuerzo desplegado por tan extraordinaria figura, cuyos méritos todavía no han sido, a mi entender, suficientemente ensalzados.

A lo largo de estos años, Fonseca viaja a otros reinos extranjeros con delicadas misiones diplomáticas; organiza, recluta hombres, y despacha simultáneamente expediciones navales a las Indias y a los dominios extranjeros de los monarcas. A veces son empresas de tal envergadura como "la armada de Levante", una gruesa flota con más de mil doscientos cincuenta hombres, dirigida por el conde de Trevento para defender los reinos de Sicilia frente a la amenaza turca, que Fonseca, siguiendo las órdenes reales, prepara a toda prisa en Andalucía en 1494. Para el obispo no hay descanso. A fines de ese mismo año, los reyes deciden enviar otra gran armada a Sicilia con Gonzalo Fernández de Córdoba a la que también acude diligentemente Fonseca.<sup>6</sup>

Bien pronto quedó demostrado que los reyes habían elegido al hombre adecuado en el momento adecuado. La gran prueba de fuego en lo que respecta a las nuevas tierras recién descubiertas, se le presentó al obispo con motivo del segundo viaje de Colón de 1493. Pues bien, Fonseca, dando muestras de su gran capacidad organizativa, se las ingenió para reunir en sólo cinco meses una gran flota compuesta por diecisiete barcos equipados con todo lo necesario para unos 1.500 hombres, entre tripulantes y pasajeros, no sólo para la travesía, sino también para abastecer a la nueva colonia y hacerla autosuficiente hasta que la tierra proveyese de lo necesario: aceite, vino, harina, carne salada, legumbres, y también simientes vegetales, árboles frutales, aperos de labranza, herramientas y animales domésticos: toros y vacas, caballos y yeguas. Es ahora cuando se llevan los primeros retoños de vid a tierras americanas y sabemos que el alcalde de Olivares, en la comarca sevi-

<sup>6</sup> La investigadora norteamericana Alice B. Gould asegura que en esta armada de Sicilia participaron algunas de las doce carabelas que acababan de regresar de las Indias al mando de Antonio de Torres. La cita es de Manzano Manzano, Juan y Ana M<sup>a</sup> Manzano: *Los Pinzones y el descubrimiento de América*. Madrid, 1988. 3 vols.; vol. I, págs. 192 y ss.

llana del Aljarafe, vendió las primeras estacas de aceitunas “sacadas de cuajo y collera”, de donde nacerían los primeros olivos del Nuevo Mundo. Y es que el paisaje andaluz fue el primero en transplantarse al otro lado del Océano.

Desde un principio la Corona había ordenado a las autoridades sevillanas que en modo alguno impidiesen el abasto de los barcos en ruta a las Indias. Además, para compensar los posibles riesgos de estos viajes y, de paso incentivarlos, las primeras armadas reales gozaron de ciertas ventajas económicas, como la exención del pago de impuestos por determinadas mercancías cargadas en los barcos, siempre que fueran necesarias para el viaje. Sólo el obispo Fonseca podía conceder la licencia oportuna en virtud de lo dispuesto por una Real Cédula de 16 de septiembre de 1494 dirigida a los almojarifes, diezmeros, portazgueros, aduaneros, guardas, corredores, recaudadores, fieles y cogedores de las poblaciones de los arzobispados de Sevilla y Granada y de los obispados de Córdoba, Málaga y Cádiz a las cuales ordenaban los soberanos lo siguiente:

“Nos vos mandamos que de las mercadería e aparejos e armas e pertrechos e artillería e vituallas e otras cosas que don Juan de Fonseca, deán de Sevilla, del nuestro Consejo, e otras personas por él e en su nombre compraren en esas dichas ciudades e villas e lugares, o cualquier dellos para la armada que se hace<sup>7</sup>, e en las que mandásemos hacer en esa provincia de Andalucía para enviar a las islas e Tierra Firme que se han descubiert e se han de descubrir en el mar Océano en la parte de las Indias, de que el dicho don Juan tiene cargo por nuestro mandado de las hacer, que non pidades derechos algunos...por quanto que las dichas mercaderías e cosas susodichas se han de comprar e compran para Nos y para las dichas armadas que tenemos mandado e mandaremos facer...”<sup>8</sup>

De este modo siempre que se preparaba una nueva expedición el capitán o capitanes de la misma solicitaban a Fonseca la correspondiente carta-licencia que a modo de inapreciable salvoconducto abría todas las puertas, incluso las más resistentes, y que seguramente se ajustaba al mismo tenor de ésta que fue expedida en 1499 a Vicente Yáñez Pinzón cuando iniciaba los preparativos de un nuevo viaje. Dice así:

<sup>7</sup> La de Antonio Torres que zarpó para La Española en octubre de 1494.

<sup>8</sup> Ha sido publicada por Juan Manzano Manzano y Ana M<sup>a</sup> Manzano: *Los Pinzones...*, vol. I, págs. 228-229.

“Nos don Juan de Fonseca, obispo de Badajoz, del Consejo del Rey e de la Reina, nuestros señores, mandamos a vos las guardas de la ciudad de Sevilla e de Jerez e del Puerto y de Sanlúcar e de la villa de Moguer e de todos los lugares del Condado que dejedes sacar, cargar e llevar a Vicente Yáñez Pinzón ciento e cincuenta tocinos e veinte quintales de aceite y cuarenta quintales de jarcia e cuatro paños bajos de colores e siete rollos de frisa y veinte olonas para velas e otras cosas, lo cual es para proveimiento de las cuatro carabelas que lleva a descubrir en servicio del rey e de la reina, nuestros señores, sin le pedir ni demandar derechos ningunos, jurando el dicho Vicente Yáñez que todas las cosas que sacare e cargare son para proveimiento de las dichas cuatro carabelas e para el dicho viaje. Fecha a cinco días de agosto de mil e cuatrocientos e noventa y nueve años, Episcopus pacensis.”<sup>9</sup>

Durante la etapa unipersonal protagonizada por Fonseca se aprestan también, como ya dijimos, las dos expediciones colonizadoras más grandes que zarparon hacia el Nuevo Mundo. Nos referimos a la encomendada a Nicolás de Ovando y Pedrarias Dávila, en 1502 y 1514, respectivamente. Pérez de Tudela nos describe la primera “con sus treinta navíos, entre chicos y grandes”, como la más hermosa flota que había navegado hacia el Nuevo Mundo. Transportaba no menos de 2.500 personas, aunque hay autores que suben esta cifra hasta 3.000. Por su parte, la encomendada al segoviano Pedrarias, algo menor que la anterior, disponía de veintiún barcos y un burcho y estaba compuesta de unos 1.500 hombres. El coste final de esta armada desbordó todas las previsiones iniciales alcanzando un total de 10.300.383,5 maravedís, más del doble de lo presupuestado.<sup>10</sup>

Ahora bien, desde el mes de julio de 1501, Gonzalo Gómez de Cervantes había sustituido a Fonseca —enviado a Inglaterra por los reyes— en la misión de equipar los navíos y organizar las flotas de Indias. Colaboran con él Jimeno de Briviesca, como contador de los gastos de las armadas, y Gaspar de Gricio, como escribano mayor de las rentas reales de Indias, pero —como observa Pérez de Tudela— “el empeño no podía estar suficientemente servido por el mecanismo inorgánico constituido por Gómez de Cervantes, Briviesca y Gricio. Ello debe ser tenido en cuenta como dato esencial al considerar los

<sup>9</sup> *Ibidem*, pág. 229.

<sup>10</sup> Pérez de Tudela Bueso, Juan: *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización (1492-1505)*. Madrid, 1956, pág. 203. Cfr. también Lamb, Ursula: *Frey Nicolás de Ovando, gobernador de las Indias*. Madrid, 1956, pág. 203.

orígenes de la Casa de la Contratación".<sup>11</sup> Schäfer indica que el establecimiento de una autoridad administrativa mayor, dotada con personal fijo, fue una medida inevitable como consecuencia de la complejidad que iban alcanzando los asuntos indianos. Y así "la Corona se pudo desentender de una parte importante de las actividades...pasando los trabajos técnicos, tan desagradables, aunque importantes, que hasta entonces habían pesado sobre los reyes y su representante sevillano, don Juan Rodríguez de Fonseca, a la Casa de la Contratación de las Indias".<sup>12</sup>

La creación de la Casa de la Contratación no significó, en modo alguno, una pérdida de poder por parte de Fonseca. Ciertamente desde 1503 éste va a ser relevado de muchas y enojosas cuestiones implícitas a lo que Haring denomina "la inmediata superintendencia de los asuntos mercantiles", pero nadie puede dudar que hasta 1524, con la creación del Consejo de Indias como órgano gubernamental definitivo, que coincide precisamente con la fecha de su muerte, Fonseca "continuó siendo prácticamente el ministro de las colonias",<sup>13</sup> una función que comparte desde 1504 con el secretario Gaspar de Gricio y desde enero de 1508, una vez fallecido éste, con Lope de Conchillos, consejeros de confianza del rey para todo lo relacionado con las Indias.<sup>14</sup> Desde el segundo viaje de Colón hasta el mismo día de su muerte, Fonseca sujetó con firmeza las riendas de los asuntos indianos, excepto en dos momentos de pérdida de influencia por circunstancias políticas que A. Segarra hace coincidir con el breve reinado de Felipe I y -entre 1516 y 1518- la regencia de Cisneros y la responsabilidad de Jean Le Sauvage en la política del Nuevo Mundo.<sup>15</sup>

### La creación de la Casa de la Contratación de Sevilla

En el umbral del siglo XVI sólo la capital hispalense, de larga tradición marítima y administrativa y con sus 40.000 habitantes la más poblada del

11 Pérez de Tudela: *Las armadas de Indias...*, págs. 198-199.

12 Schäfer: *El Consejo...*, I, págs. 8 y 22.

13 Haring, Clarence H.: *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1979, pág. 27.

14 Schäfer: *El Consejo...*, I, págs. 23, ss.

15 Segarra: "La formación política de Juan Rodríguez de Fonseca...", pág. 611.

Reino de Castilla,<sup>16</sup> reunía todas las condiciones requeridas por la Corona para monopolizar desde sus riberas un proyecto tan ambicioso como fue la conquista y colonización del Nuevo Mundo. De este modo, con la creación de la Casa de la Contratación en 1503, la Sevilla del Quinientos se convertía formalmente en "*Puerto y Puerta de las Indias*" –tal y como la proclamó en aquel entonces Lope de Vega– al asignársele el monopolio del tráfico de mercancías, hombres y barcos con el Nuevo Mundo. Asimismo fue elevada a la categoría de representante o capital de la región andaluza, con todas las primacías y ventajas de cara al tráfico mercantil y humano entre la metrópoli y las nuevas colonias.

Es ahora cuando se establece por primera vez una plantilla fija de funcionarios al servicio de flotas y armadas y para su fiscalización. Inicialmente los Reyes Católicos nombraron a tres funcionarios –"oficiales reales"– para hacerse cargo de este organismo: un factor, verdadero gerente de los negocios americanos, un tesorero, a cargo de los caudales y mercancías, y un contador o escribano que era quien llevaba el registro de todas las operaciones. Estos jueces oficiales –no eran juristas– siempre actuaron de forma colegiada y muy pronto requirieron de la asesoría de un experto en leyes, razón por la cual en 1510 se nombró el primer juez-letrado de la Casa. Los primeros oficiales nombrados por la reina fueron el doctor Sancho Ortiz de Matienzo, canónigo de la catedral de Sevilla, como tesorero, el genovés Francisco de Pinelo, factor, y Jimeno de Briviesca, contador-escribano. Con el transcurso de los años las tareas desarrolladas por la Casa adquirieron tal complejidad que se hizo necesario crear nuevos cargos con misiones concretas como los de piloto mayor, correo mayor, artillero mayor, además de un buen número de oficiales subalternos: un alguacil<sup>17</sup>, dos visitadores de navíos (desde 1512), portero, escribanos, diputados, comisarios delegados, etc. Y más adelante, con la política de venta de oficios públicos y la inevitable burocratización que afecta a todos los organismos públicos, se produce un importante

16 Entre los fondeaderos del arco costero atlántico le seguían a gran distancia el Puerto de Santa María, con 6.500 habitantes y Huelva con 4.500; de una población similar disponían Moguer, Ayamonte o Sanlúcar de Barrameda, mientras que Cádiz, todavía muy lejos de su gran época de esplendor, apenas contaba con 2.000 habitantes. Ladero Quesada, M.A.: *Historia de Sevilla. La ciudad medieval*. Sevilla, 1980, pág. 73.

17 El primero fue Lorenzo de Pinelo, del que ya existe constancia en 1507. Schäfer sospecha que se trata de un pariente del factor Francisco de Pinelo. *El Consejo...*, I, pág. 21.



aumento de la plantilla de la Casa, que de las dos docenas de funcionarios de las que se compone en 1552 pasa nada menos que a 110 en 1687.

Modificando el proyecto confeccionado un año atrás por Francisco de Pinelo, –inspirado en la *Casa da India*, de Lisboa– la Casa nació como una agencia de la Corona para estimular, encauzar y controlar el tráfico con el Nuevo Mundo en régimen de monopolio, pero el incremento insospechado de los negocios americanos y la ampliación de los territorios sometidos aconsejó con el paso de los años perfeccionar sus primeras directrices reguladoras (1503) y aumentar sus funciones iniciales. Las diversas ordenanzas dictadas a lo largo del siglo XVI (1503, 1510, 1536, etc.) van perfilando las atribuciones de este organismo, que gozó siempre de una notable autonomía hasta la fundación del Consejo de Indias (1524) del que pasó a depender, como luego lo haría de los de Hacienda y Guerra. La Casa de la Contratación tuvo por espacio de dos siglos su sede en Sevilla, y a partir de 1717 (hasta 1790 cuando se crea simplemente un Juez de Arribadas) fue trasladada al puerto gaditano.

En los primeros años la Casa realizó una notabilísima labor reclutando colonos para el poblamiento y colonización de las nuevas tierras americanas, y en todo tiempo actuó como un órgano consultivo de los reyes en todo lo referente al tráfico. Bien es cierto que muy pronto la Casa se apartó del modelo lusitano que lo inspirara al quedar el comercio trasatlántico en manos de la iniciativa privada. Paulatinamente –anota Céspedes– este importante organismo “irá limitando su participación en la Carrera de Indias hasta reducirla a sus objetivos fiscales y a sus complejas operaciones de crédito de la Real Hacienda”<sup>18</sup>. Asumirá además importantes atribuciones judiciales, con Audiencia propia y cárcel, en virtud de las cuales entendía en todos los pleitos civiles relativos al comercio y la navegación, así como en las causas criminales referentes a la violación de las reglas dictadas por la misma Casa. En 1542, cuando se creó el Consulado de Sevilla<sup>19</sup> y con él un tribunal mercantil, muchos pleitos sobre responsabilidad civil pasaron a esta institución, pero

---

18 Céspedes del Castillo, Guillermo: “Nobleza y comercio en la Sevilla del siglo XVI”, en *Ensayos sobre los reinos castellanos de Indias*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1999, pág. 187

19 Cfr. Heredia Herrera, Antonia: “Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, en Sevilla y en Cádiz”. *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXVII, Sevilla, 1970, págs. 219-279.

las causas criminales siguieron bajo la jurisdicción de la Casa de la Contratación. Especialmente notable fue su labor desempeñada como organismo científico en lo que respecta a las ciencias náuticas y a las técnicas de navegación. En resumen, como dice Haring, "la Casa de la Contratación fue definitivamente no una casa de negocios abierta para el beneficio privado de la Corona, sino un departamento de gobierno, un Ministerio de Comercio, una escuela de navegación y una Aduana para el comercio colonial".

Ahora bien, la principal ocupación de la Casa, al margen de la administración y control de los fondos reales, fue la de organizar el tráfico mercantil con las Indias. Hasta 1521 la navegación a las Indias se realizaba en navíos aislados y sin protección —navíos sueltos—, con absoluta libertad de ruta y fechas. Las circunstancias bélicas y la presencia, cada vez más numerosa, de piratas, corsarios y filibusteros, obligan muy pronto a tomar medidas para proteger a los barcos. Y así desde 1526 se impone que naveguen "en conserva", esto es, reunidos en convoy y protegidos por las Armadas de las Indias,<sup>20</sup> a veces durante los trayectos más peligrosos de la ida, otros a la vuelta. En 1543 se establece una sola flota anual, que a la altura de la Dominica se bifurcaba en dos expediciones: una se dirigía a Cartagena y Nombre de Dios y otra a Santo Domingo y Veracruz. Pero no será hasta 1561 cuando, a petición del Consulado de Sevilla, se introdujo definitivamente el sistema de flotas y galeones consistente en dos expediciones anuales con destinos diferentes. Se acostumbró a llamar *Flota* a aquella que tenía por destino el puerto de Veracruz en México, y *Galeones* al que se dirigía al istmo de Panamá (Nombre de Dios o Portobelo). Las embarcaciones descendían por el Guadalquivir, una tras otra, hasta Sanlúcar de Barrameda, en donde se concentraban, y una vez registrada su carga y pasaje por los visitadores, enfilaban juntas el Atlántico, tras una breve escala en Canarias.

Para facilitar la carga y registro de las embarcaciones en su ruta hacia las Indias, se concedió en 1508 que estas labores pudieran realizarse en Cádiz y Sanlúcar, aunque bajo el control de un visitador, que dependía directamente

---

20 Por ahora contamos con algunas excelentes monografías sobre las distintas escuadras defensivas creadas para protección de la Carrera, citemos entre otras la de Torres, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1971; Pérez Mallaína, P.E. y Torres, Bibiano: *la Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987; Serrano Mangas, F: *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*. Madrid, 1989; Lang, Mervin: *Las flotas de la Nueva España (1630-1710)*. Sevilla-Bogotá, 1998 y Mira Caballos, E: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de las Indias (1521-1550)*. Sevilla-Bogotá, 1998

de la Casa de la Contratación. No obstante, el registro gaditano sólo funcionaba en los viajes de ida, ya que al regreso los barcos debían entrar directamente en Sevilla, sin poder descargar un solo fardo en ninguna escala. En 1535, en vista de que los visitadores descuidaban con frecuencia sus labores y se ausentaban de Cádiz más tiempo del necesario, se dispuso la creación de un juez de Indias, con la obligación de residir permanentemente en el puerto gaditano.

Los gastos ocasionados por el sostenimiento de los buques de guerra (armadas) para la defensa de las flotas de Indias se sufragaban a través de la caja de la avería, cuya administración correspondió durante bastante tiempo a los jueces oficiales de la Casa a quienes ayudaban en su tarea otros empleados, como el receptor de la avería. Con el transcurso de los años y conforme crecía el tráfico mercantil, se impuso la necesidad de encomendar esta labor a un nuevo funcionario que recibió el nombre de diputado contador. A este oficio, creado en 1573, estaba encomendado llevar las cuentas no sólo de los ingresos sino también de los gastos de cada armada en un libro independiente para cada una de ellas. Al parecer tuvo también a su cargo en los comienzos la compra de los bastimentos, artillería, municiones y otros aprestos para las armadas.<sup>21</sup>

Cada vez que se preparaba una nueva flota, ya fuera mercante, de guerra o ambos a la vez, toda una compleja maquinaria burocrática de oficiales y subordinados, siempre con la colaboración indispensable de proveedores y servicios muy diversos, que eran contratados por un periodo variable de tiempo, entraba en acción, asemejando una máquina en movimiento, cuyo ritmo aumenta conforme se acerca el momento de zarpar y luego retoma una cadencia más pausada, pero nunca está inactiva.

Pertrechos y bastimentos se apilaban en las Atarazanas y en los locales de la Contratación a la espera de ser embarcados en las flotas. También se guardaban allí todos los excedentes de flotas anteriores que solían utilizarse en otras expediciones para economizar gastos. Siempre buscando la seguridad de los barcos y del pasaje, los visitadores, que se desplazaban hasta

---

21 Veitia, y Linaje, Joseph de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. (Sevilla, 1672), Buenos Aires, 1945; Libro I, cap. XXII, 23. Céspedes del Castillo, Guillermo: "La avería en el comercio de Indias", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. II, Sevilla, 1945, pág. 581. Haring: *Comercio y Navegación...*, pág. 66.

Sanlúcar para atender al despacho de las flotas, solían alijar a última hora los navíos, ordenando desembarcar los objetos más pesados o dejar en tierra a aquellos pasajeros que desbordaban su capacidad. Otras veces y por motivos de muy diversa índole, las expediciones quedaban en suspenso, o definitivamente abortadas a última hora. En ambos casos todo el material náutico quedaba depositado en las Atarazanas de Sevilla y en los almacenes de la Casa hasta que se presentaba una nueva ocasión<sup>22</sup>, pero con el tiempo se quedaron pequeños y tuvieron que arrendarse unos locales en el arrabal de San Telmo. También en Cádiz o en Puerto Real solían alquilarse los depósitos necesarios por el tiempo preciso.<sup>23</sup>

El apresto y provisión de flotas y armadas era, en efecto, una de las principales competencias de la Casa de la Contratación que desplegabá, a un ritmo episódico, una frenética actividad al servicio de la Carrera de Indias. Las previsiones se realizaban para el viaje completo (8 meses) —de ida y tornaviaje— así como para el tiempo de estancia en los puertos americanos, y suponía un tremendo y costoso esfuerzo en equipamiento náutico, provisión de víveres, medicinas, armas, municiones y géneros diversos y sobre todo de hombres. Pérez Mallaína, en su excelente estudio sobre la gente de mar, señala que “a partir de los años ochenta del siglo XVI las salidas hacia América superaban frecuentemente los cien barcos anuales y ello significaba contingentes de marinería de alrededor de 5.000 hombres”, y añade a continuación que “el apresto de grandes armadas significó la tarea más compleja a la que los Estados Modernos debían enfrentarse y uno de los apartados más problemáticos era reunir tripulaciones expertas y suficientes... No creemos que en la España del momento existiese ninguna empresa concreta que necesitara reunir tal cantidad de mano de obra, y tan sólo la movilización de grandes

22 Por ejemplo, sabemos que con destino a la armada de Pedrarias se utilizó uno de los barcos comprados para la anulada expedición de Díaz de Solís y que éste había devuelto a los oficiales de la Casa, cuando recibió la orden de suspender el viaje a la Especiería, así como diversas remesas de madera de pino que fueron empleadas en la reparación de los barcos de la nueva flota. Del mismo modo, Juan Ponce de León se sirvió en su armada contra los caribes de 1515 de algunos de los objetos de la flota de Pedrarias, dejados en tierra en Sanlúcar por orden de los visitadores, tales como dos falconetes de metal con sus carretones y treinta remos grandes, además de doce armaduras y seis espingardas. Mena García, Carmen: *Sevilla y las flotas...*, págs. 234, 298-299 y 367; Murga Sanz, Vicente: *Juan Ponce de León*. San Juan de Puerto Rico, 1959, pág. 147.

23 Veitia: *Norte de la Contratación...*, Libro I, cap. XXIII, 23.

ejércitos podía superar en número a estas concentraciones de gente de mar".<sup>24</sup>

Bien es cierto que esta situación no pudo –quizás era imposible– mantenerse por largo tiempo sin experimentar cambios sustanciales. Conforme avanza el siglo XVII, el ritmo sincopado de las flotas impone su severo dictamen. El flujo comercial americano, siempre discontinuo, lo fue cada vez más, transcurriendo a veces dos años e incluso más sin que salieran flotas, con interrupciones tan prolongadas como las que se registran en el periodo comprendido entre 1684 y 1697 –tres flotas en trece años–.<sup>25</sup> El colapso del tráfico impone su ritmo al puerto sevillano y por ende a la Casa de la Contratación, de manera que a unos periodos de febril actividad, suceden, cada vez con mayor frecuencia, otros de “marasmo prolongado”. De lo cual resulta que todo ese microcosmo que fue generándose en el puerto hispalense al servicio exclusivo de flotas y armadas quedaba periódicamente desmantelado y sin saber qué hacer. Como observa Domínguez Ortiz, los bizcocheros se afanaban en su tarea sólo cuando la salida de la flota era inminente; los cargadores del puerto se ponían al servicio de embarcaciones de otras procedencias y de otros destinos, “y no pocas veces los capitanes y maestros de flotas tuvieron que esperar a que terminaran las faenas agrícolas en el Aljarafe y el Condado para completar sus tripulaciones”.<sup>26</sup> Lo mismo podría esperarse de calafates y carpinteros de ribera, aunque todo hace pensar que estos fueron los menos afectados, pues entonces como hoy los hombres de la gubia eran escasos y muy apreciados. Seguramente para poner freno a sus demandas salariales y continuadas exigencias, los jornales y actividad laboral de estos oficiales habían sido regulados en 1618: para carpinteros y calafates que trabajaban en la Horcada, Borrego y Sanlúcar se fijó su jornal en diez reales, alimentación incluida, mientras que a los que realizaban su labor en Sevilla, Cádiz y Puerto de Santa María se les asignó un salario algo menor de ocho reales que incluía también la comida. Pero si hemos de creer a Veitia, para 1672 “uno y otro al presente no se observa respecto a

24 Pérez-Mallaína Bueno, P.E.: *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla, 1992, pág. 57.

25 Castellero Calvo, A.: *Economía terciaria y sociedad. Panamá, siglos XVI y XVII*. Panamá, 1980, pág. 18.

26 Prólogo de Antonio Domínguez Ortiz a la obra de A. Heredia: *Sevilla y los hombres del comercio (1700-1800)*. Sevilla, 1989, pág. 16.

la grande falta que hay de este género de oficiales, y en siendo buscados y rogados se ensanchan como gente de pocas obligaciones y venden la necesidad con que esta misma obliga a que se les toleren sus excesos en los jornales... y la cortedad en el trabajo". La situación llegaba a hacerse crítica cuando en ocasiones fondeaban en el puerto varias expediciones navales a un mismo tiempo, todas ellas dispuestas a hacerse a la mar con urgencia: la Armada del Océano con la de Indias, con las Flotas e incluso con las Galeras. Entonces los capitanes generales de las flotas pugnaban entre sí por hacerse con los mejores carpinteros y calafates sin mirar el precio ni sus exigencias y al final "ni unos ni otros navíos se aprestan al tiempo que conviene" y se disparan los egresos de la Real Hacienda y de los particulares.<sup>27</sup>

#### **Personal al servicio de flotas y armadas<sup>28</sup>**

Aunque en los comienzos del siglo XVI la organización de una flota era competencia exclusiva de los oficiales de la Casa, que actuaban siempre de manera coordinada, el principal responsable era, como ya dijimos, el factor. Después que la Corona renunció a todas aquellas ambiciones mercantiles que abrigara en sus comienzos, el factor de la Contratación siguió ejerciendo importantes atribuciones. En particular, todas las gestiones de compra y embarque correspondían al factor, quien acataba las órdenes del monarca o del Consejo de Indias. Veitia y Linaje puntualiza muy acertadamente que la palabra factor "quiere decir hacedor" y como tal asumía esa gran responsabilidad. "De todos los géneros que vinieren de las Indias para su Majestad y que por sus Reales órdenes se mandaren comprar para enviar a ellas, se le ha de hacer cargo al factor, excepto el oro, plata, perlas y piedras preciosas que deben entrar en poder del tesorero".<sup>29</sup> Las primeras ordenanzas de la Casa de 1503 encomendaron también al factor el cuidado de lo tocante a la artillería, jarcia y otros géneros, pero con el paso del tiempo se crearon dos nuevos car-

27 Veitia: *Norte de la Contratación...*, I, XXIII, 9.

28 Veitia y Linaje constituye la principal fuente de este epígrafe. Haring: *Comercio y Navegación...*, ofrece también una información abundante, junto con Céspedes del Castillo, *La avería...*, en especial epígrafe: "Organismos administrativos". Cuando teníamos redactado este trabajo, ha caído en nuestras manos otra obra que conviene citar aquí. Nos referimos a la de Caballero Juárez, J.A.: *El régimen jurídico de las Armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*. México, 1997.

29 *Ibidem*, I, XIII.

gos que vinieron a eximir al factor de estas atribuciones. Nos referimos al tenedor de bastimentos y pertrechos y al proveedor general, del que más adelante trataremos. Los géneros de la factoría se almacenaban en unos locales de las Atarazanas reales y estaban custodiados con tres llaves diferentes, a excepción del depósito de la artillería a la que sólo tenía acceso el factor.

A fines del siglo XVI se crea el cargo de proveedor general de Armadas y Flotas de Indias<sup>30</sup>, quien vino a asumir muchas de las funciones inicialmente encomendadas al factor. Estaba asimismo subordinado al presidente y oficiales de la Casa de la Contratación y no podía hacer compra ni remate alguno sin acuerdo ni orden de ellos.<sup>31</sup> El primer proveedor general de quien Veitia afirma tener noticias es Antonio de Guevara, quien fue nombrado en 1588, siendo miembro del Consejo de Hacienda. En atención a su cargo y dignidad, durante su mandato actuó con notable independencia respecto a sus superiores y recibió ciertas preeminencias, como las de asistir a las juntas con los jueces oficiales de la Casa, sentarse o firmar después del presidente, que los que le continuaron en el cargo pretendieron emular sin éxito. En efecto, a los pocos años de haberse creado este oficio –nos informa Veitia– “descubrió el tiempo los inconvenientes de haberse fraguado en turquesa de mayor calibre del que debía corresponder, ya que los sucesores de Antonio de Guevara pretendieron gozar de todas los privilegios y distinciones que a éste se habían consentido por ser miembro del Consejo de Hacienda y no en razón de la proveeduría por lo que se suscitaron no pocos desórdenes al no querer los proveedores aceptar la subordinación que debían al presidente de la Casa”. Por fin, una cédula de 1615 vino a despejar cualquier duda, pues disponía que el proveedor no podía efectuar compra alguna sin la autorización del presidente y jueces de la Casa, especificando que “el uso de su oficio les estuviese subordinado” y que el Tribunal gozaba de toda la autoridad para castigar sus excesos, incompetencias o irregularidades. En la misma cédula se disponía que en lo relativo a las compras de bastimentos el veedor y contador debían guardar la misma subordinación.<sup>32</sup>

30 A imitación del ya existente en la Armada del Mar Océano. Haring: *Comercio y Navegación...*, pág. 63.

31 Veitia: *Norte de la Contratación...*, I, XXII, 2.

32 *Ibíd.*, I, XXII, 7.

Las primeras ordenanzas alusivas a las atribuciones del proveedor datan de la última década del siglo XVI; en ellas se disponía que todo el dinero relativo a las compras lo libraba el proveedor, al que se asignaron tres ayudantes con un salario de 600 maravedís diarios. Sus emolumentos corrían a cargo de los fondos de la avería. La misión principal del proveedor —anota Veitia— consistió siempre en procurar “el mayor beneficio de la Real Hacienda de la Avería, que ha de distribuir tratándola tan diligentemente como propia, tan abstinentemente como ajena y tan religiosamente como pública, y que esto sea atendiendo al ahorro en comprar a precios acomodados, pero no en dejar de buscar los mejores bastimentos, “...pues la voluntad de su Majestad ha sido siempre y es de que sean bien tratados y mantenidos los que les sirven”.

Una vez conocida la relación de las tripulaciones y el tiempo estimado del viaje, el proveedor iniciaba todas las compras necesarias para el abasto de las expediciones navales. Era imposible que un hombre desarrollara por sí solo tan inmensa labor, razón por la cual se le facultó para nombrar hasta cuatro ayudantes (“comisarios”) que atenderían a las compras de menor cuantía ó “menudas”, es decir aquellas que no excedieran de los trescientos reales, pues si superaban esta cantidad era el proveedor quien personalmente debía realizarlas. En todos los casos el proveedor debía atender a los criterios del presidente y jueces de la Contratación puesto que de ellos dependía.

En cada flota viajaba, además del proveedor, un contador y un veedor (en los galeones recibía el título de veedor general), quien era nombrado por el rey a propuesta del Consulado, si bien el Consejo o la Casa de la Contratación le dotaba de minuciosas instrucciones. Seguramente el oficio de veedor —de origen militar— fue introducido por primera vez en la administración marítima a fines del siglo XVI pues las primeras instrucciones dictadas para el citado oficio datan de 1594.<sup>33</sup> En una de las Ordenanzas de la Armada del Océano (24 de enero de 1633) se dice que la principal competencia del oficio de veedor general consiste en procurar el beneficio de la Real Hacienda y en consecuencia se le dota de todas las facultades para vigilar que los oficiales de las Armadas cumplan adecuadamente con las responsabilidades de su oficio. Y es que el veedor era una especie de representante real que

<sup>33</sup> Recogidas en la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*. (Madrid, 1791), tomo III, título 16: “Del veedor y contador de la armada y flotas y oficio del veedor”.



debía vigilar por la observancia de todas las leyes y ordenanzas relativas al gobierno de las flotas, desde el capitán general hasta el último de los oficiales. Desde un principio se crearon no uno sino tres oficios de veedores, cada uno de ellos al frente de las distintas formaciones navales, y así hubo un veedor para la Armada de la Carrera y otros dos para las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Más adelante, se crea el cargo de veedor de la Armada de Barlovento y se suprime el de veedor de Tierra Firme al fundirse con el de la Armada de la Carrera ("Galeones"). Como bien observa Haring, cualquier incidente en la vida diaria de los navíos, ya fuera en el mar o en el puerto, caía dentro de su radio de acción, y se hallaba junto al general de la flota en todas las inspecciones y revistas, ejerciendo como guardián real en todas las circunstancias.<sup>34</sup>

En lo que aquí nos interesa, a los veedores se les obligaba a supervisar personalmente, junto al proveedor, la compra de todos los bastimentos y pertrechos que se hicieren por cuenta de la avería, y a llevar un libro de todos los gastos. Si bien cabe advertir que en aquellos casos en los que la Casa de la Contratación efectuaba directamente las compras de algunos bastimentos o cerraba asientos para su adquisición, la intervención del veedor no era necesaria ni consentida. Los veedores estaban obligados a hallarse presentes cuando los bastimentos, pertrechos y municiones eran izados a bordo de los barcos para que no se introdujesen mercancías o alimentos fuera de registro, y tenían que poner especial cuidado en que la carga fuese arrumada convenientemente en las bodegas para que no recibiesen ningún daño ni deterioro durante la travesía. Asimismo debían fiscalizar "la bondad, calidad y cantidad de todo lo que se compraba para la provisión y armamento de las Armadas y Flotas". Y es que —subraya Veitia— "por consecuencia del fin para el que se instituyó el oficio de Veedor de los Ejércitos y Armadas, se puede justamente llamar el Fiscal de ellas".<sup>35</sup>

De muy inferior consideración y rango, pero no de menor utilidad, encontramos otros oficios relacionados directamente con los abastos, como el pagador de armadas y flotas, el tenedor de bastimentos, el maestre de raciones y el escribano de raciones. Para no hacer más prolijo nuestro análisis fijémonos sólo en uno de ellos. Define Veitia al tenedor de bastimentos

34 Haring: *Comercio y Navegación...*, pág. 274.

35 Veitia y Linaje: *Norte de la Contratación...*, II, III, 3 y 11.

como “la persona que recibe y entrega todo cuanto de cualquier calidad que sea, se ha de consumir desde que se empieza la carena, se apareja el bajel, y ha de hacer su navegación”. En los principios de la Carrera el tenedor de bastimentos se encargaba no solo de los bastimentos y de los pertrechos de sus carenas y aprestos, sino también de la artillería y por eso se denominaba “tenedor de bastimentos, jarcia y artillería”, pero luego se dividió lo perteneciente a ésta, quedando reservado al tenedor de bastimentos sólo los depósitos de los bastimentos, pertrechos y los cascos y buques de los navíos.<sup>36</sup> El tenedor<sup>37</sup> era el guardián y al mismo tiempo el suministrador de todos cuantos aprestos para las armadas y flotas se almacenaba en las Atarazanas, su particular reino. Este empleado custodiaba todo lo que se compraba por orden del factor de la Casa —más tarde fue subordinado al proveedor general— por cuenta de la avería y todo lo que se recibía de vuelta del viaje; debía vigilar por la buena conservación de los géneros almacenados, a sabiendas de que si estos sufrían algún daño, descomposición o deterioro, los gastos generados correrían por su cuenta. Y se le obligó a llevar un inventario en donde debía registrar de forma separada todos los bastimentos y aprestos, si corrían por cuenta de la avería, de la Real Hacienda, o si eran para fines particulares o para el servicio de la corona.<sup>38</sup> José de Veitia, buen conocedor de la materia, nos informa de que en los comienzos, cuando el factor era el responsable exclusivo de la provisión de las armadas, se encargaba de custodiar no sólo todos los abastos y pertrechos de las armadas sino también cuanto se compraba para enviar a las Indias. Más adelante se delimitaron las responsabilidades, quedando a cargo del factor sólo los géneros que se compraban para las Indias.<sup>39</sup>

Durante algún tiempo los miembros del Consulado sevillano conjuntamente con los de la Contratación se encargaron del apresto de las flotas, pero con el tiempo esta práctica cesó. Claro está que a lo largo de una época tan dilatada, la organización administrativa de armadas y flotas sufrió numerosas vicisitudes y cambios muy importantes, siempre tendentes a conseguir una

36 *Ibidem*, I, XXIII, 15.

37 A partir de 1616, dada la complejidad del negocio, fueron nombrados dos tenedores de bastimentos.

38 Cf. *Recopilación de las Leyes de Indias*, III, lib. IX, título 19: “Del tenedor de bastimentos de armadas y flotas”.

39 Veitia: *Norte de la Contratación...*, I, XXIII, 18.

mayor eficacia en el despacho de las expediciones navales. Y aunque las limitaciones de este trabajo no nos permiten extendernos sobre el particular, sólo nos permitimos referirnos a algunos organismos de existencia transitoria que convendría reseñar. En 1580 o muy poco después el monarca encargó todo lo relacionado con el despacho de flotas y armadas a Indias a una junta, llamada "tribunal de flotas", compuesta por los principales responsables de cada una de ellas: general, almirante, contador, veedor, pagador, proveedor y tenedor de bastimentos, cuya existencia fue muy efímera, aunque Céspedes sospecha que pudo ser restablecida en alguna otra ocasión. Posiblemente se trate éste del mismo "tribunal de armadas" de quien Veitia nos informa que despachó las de las averías de los años 1637, 1638 y 1639. De mayor importancia y duración fue la Junta de Avería, creada por el monarca en 1608 ante las numerosas quejas del Consulado por el abrumador descenso del tráfico y de las ganancias. La componían el presidente, fiscal y oficiales de la Casa de la Contratación, prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes y general de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. El organismo fue suprimido en 1631.<sup>40</sup>

Ahora bien, la autoridad suprema sobre todas las cuestiones relacionadas con los preparativos y despachos de las flotas de Indias se transfirió a partir de 1605 a una comisión del Consejo de Indias, llamada Junta de Guerra y Armada de Indias, cuyo funcionamiento, según se desprende del análisis de Schäfer, dejó mucho que desear.<sup>41</sup>

En el siglo XVIII los nuevos aires de las reformas borbónicas también llegaron a la Casa, y en 1717 Felipe V, decidido a reemplazar el sistema de Consejos por el de las responsabilidades personales, quitó a la Casa parte de sus atribuciones depositándolas en una sola persona y cargo: el intendente general de Marina. El 28 de enero de 1717 el rey nombraba intendente general de la Marina y superintendente del reino de Sevilla a don José Patiño. Con otras palabras, el monarca decidía crear a "un ministro" que tendría el título de intendente general. A él estaba encomendado todo lo relativo a la fabricación de los barcos, carena y composición, los abastos de víveres, las compras de armas, el reparto, el examen y la responsabilidad de las cantidades entre-

40 Céspedes: "La avería...", págs. 579-580.

41 Haring interpretando a Veitia, *Comercio y Navegación...*, pág. 274. Schäfer, *El Consejo...*, I, págs. 170 y ss.

gadas con ese objeto o utilizadas para pagar a los marineros de guerra o de comercio, tanto de las armadas y escuadras como de los registros, con el encargo de encabezar a los soldados y marineros de todos los puertos de las provincias, para saber cuáles eran los que tenían que embarcarse, los que tenían que guardar los navíos y los que podían volver a casa. Tenía igualmente a su cargo el abastecimiento de los arsenales en artillería, cordajes, velamen, víveres, y también la conservación de los montes reales y particulares, de tanta importancia para la fabricación de los mástiles y de las carenas.

Como observa Bernard, "esas funciones importantes retiradas a la Casa de la Contratación no hubieran dejado de provocar choques entre su beneficiario y el organismo dañado, si el rey no hubiera tenido la habilidad de dar igualmente a Patiño la presidencia de la Casa de la Contratación". El cargo de presidente de la Contratación quedó unido al de intendente, hasta el 22 de octubre de 1754, en cuya fecha un decreto vino a separarlos definitivamente.<sup>42</sup>

### **Los primeros libros de armadas**

Los oficiales de la Casa debían rendir cuentas periódicamente al Consejo de Indias de las cantidades cobradas y libradas por la Contratación con indicación de quiénes las habían entregado o en qué se invirtieron y por qué conceptos. Las partidas anotadas por los escribanos de la Casa en el correspondiente libro de cuentas, se agrupaban por conceptos, ofreciéndose al finalizar, tanto la suma total de los ingresos ("cargos"), como de las libranzas ("data") correspondientes. Cada uno de los movimientos era luego revisado escrupulosamente por los oficiales, quienes se encargaban de consignar los errores hallados en las cuentas y rectificarlos para inmediatamente estampar su firma con el visto bueno.

En efecto, los oficiales estuvieron obligados desde un principio a llevar un registro minucioso de la actividad de la Casa. Todo tenía que estar atado y bien atado para evitar posibles fraudes y malversaciones. Las ordenanzas fundacionales hablan con carácter general de los "libros en cuadernos de marca mayor", pero en 1510 se especifican por primera vez y con detalle estos libros, cada uno de ellos con una misión específica. Uno para registrar

---

<sup>42</sup> Bernard, Gildas: "La Casa de la Contratación de Sevilla, luego de Cádiz, en el siglo XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XII, Sevilla, 1955, págs. 254-256.

todas las disposiciones dictadas por la Corona para las Indias; otro de bienes de difuntos; otro para consignar todas las cuentas remitidas por el almirante Diego Colón, los oficiales de la Española y de las otras islas; otro para las licencias de los pasajeros y por último uno o varios libros de registro para todos los objetos almacenados que serían utilizados en el apresto de las flotas: "otro libro o libros aparte (en donde debían anotarse) toda la ropa, armazón e artillería e jarcias e otras cualesquier cosas que se compraren o vinieren a la dicha casa, hasta la menor cosa...". Si bien se especificó la obligación de conservar en libros separados los gastos derivados de cada una de las armadas. Así lo disponía la cláusula número 6 de las Ordenanzas de la Casa de 1510. Decía así:

"Item porque quando se hace alguna obra o armada son menester muchos materiales y jarcias que se compran en diversas partes y manera y tiempos, y si cada cosa de aquella se pusiese en el libro principal en la orden susodicha, sería revolver lo uno con lo otro, de manera que no se pudiese bien concertar, mandamos que lo tal asentéis en un libro aparte cada linaje de cosas por sí, guardando en el librar e pagar e firmar la orden susodicha, y quando se acabare la tal armada o obra, asentéis todo lo que así hubiéredes hecho en el libro principal, y firmad al cabo de todo, porque Nos queremos que todo lo que se hiciere y pasare en la dicha Casa se asiente en los dichos libros particularmente, y se despache de esta manera".<sup>43</sup>

Y consta que muy pronto la Casa fue adquiriendo todos los útiles de escritorios necesarios para desarrollar sus funciones diarias y los libros exigidos por estas ordenanzas. Ladero anota entre los mismos: "un sello de plata, un arca grande para guardar sus libros y escrituras, tres libros cosidos con cubierta de pergamino, *de marca mayor, uno para manual y otro para las cosas de Canaria y Berbería, y otro de marca menor para copiar en él las provisiones y cartas reales. Otro libro para llevar en él cuentas de los gastos de labor de la casa de la contratación*" y más tarde un libro de las *premáti-*

---

43 Ordenanzas de la Casa de 1510. Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante AGI), Patronato, 251, R.1, fols. 5-10. Utilizamos la edición de Morales Padrón, F: *Teoría y Leyes de la Conquista*. Madrid, 1979, págs. 243-289.

cas y otros elementos diversos como resmas de papel, candelabros, tintero, compás, etc.<sup>44</sup>

Gracias a este afán organizativo que exhibe la Corona desde fechas tan tempranas, los investigadores disponemos hoy día de fuentes valiosísimas para el conocimiento de los fondos invertidos, de los hombres, barcos y mercancías de la Carrera, y de múltiples y variopintas circunstancias relacionadas con el apresto de las primeras expediciones descubridoras y colonizadoras. Hay constancia de que la primera entrada en los libros de la tesorería se registró un 25 de febrero de 1503, tan sólo un mes después de la fundación de la Casa. Las cuentas se llevaron bien, afirma Hamilton, hasta el mes de octubre de 1521 en que murió Sancho de Matienzo, cuyo trabajo “resultó superior al de cualquiera de los tesoreros o contadores que le siguieron”.<sup>45</sup> Opinión que contrasta abiertamente con la de Schäfer, quien haciéndose eco de las denuncias emitidas por Ochoa de Isasaga, factor de la Casa y compañero de Matienzo,<sup>46</sup> hace recaer sobre éste una sombra de duda que contradice su presunta honorabilidad.<sup>47</sup>

En la sección Contratación del Archivo General de Indias de Sevilla los *libros de armadas* contienen una abundante información sobre el apresto de armadas y flotas. Para muestra baste un botón. Por ejemplo, el legajo 3253 de la citada sección alberga las *Cuentas del gasto de la armada que fue a Castilla del Oro a cargo de su gobernador Pedrarias Dávila, dadas por el tesorero de la Casa de la Contratación Don Sancho de Matienzo*. Un voluminoso expediente de 200 folios, encuadernado en piel de becerro, que fue la base de uno de nuestros últimos trabajos.<sup>48</sup> Ahora bien, las disposiciones de la Casa en este aspecto no hacían más que recoger y reglamentar una práctica casi tan antigua como los viajes descubridores y colonizadores, pues tene-

44 Ladero Quesada, M. A.: *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Indias (1503-1511)*. Madrid, 2002, pág. 19.

45 Hamilton, Earl J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, 1975, pág. 25.

46 En marzo de 1509 murió el factor Francisco de Pinelo; le sucedió el comendador Ochoa de Isasaga, quien tomó posesión de su cargo el 20 de agosto de 1509. Schäfer, *El Consejo...*, I, pág. 14.

47 Así se desprende, dice Schäfer, del resultado de “la revisión de las cuentas y orden para guardar el secreto” encomendada a Ochoa que lo llevó a proponer abiertamente “que se le dé (a Matienzo) el Obispado de Guadix u otra dignidad eclesiástica y que se provea la tesorería en un personaje que convenga para la buena gobernación”. *Ibidem*, págs. 17-18.

48 Un buen ejemplo de lo que decimos en nuestra *Sevilla y las flotas de Indias*.

mos constancia de la existencia de libros registros fechados con anterioridad a 1503, cuando fueron dictadas estas ordenanzas. Citemos, por ejemplo, los *Libros de Armadas de 1501-1502*<sup>49</sup> y muy en particular el *Libro de armada y flota que llevó a Santo Domingo D. Frey Nicolás de Ovando, comendador de Lares, de la Orden de Alcántara*. Por desgracia, algunas de las incógnitas que rodean a la expedición de Ovando, sin duda una de las más importantes en barcos y hombres que zarparon hacia el Nuevo Mundo, tal vez nunca puedan ser despejadas. El libro de armadas, ya referido, y su preciosa información ha desaparecido misteriosamente, lo que por desgracia, hoy por hoy, nos impide conocer a fondo todas las circunstancias que rodearon al apresto de la flota encomendada a Nicolás de Ovando.<sup>50</sup> Muy recientemente el profesor Ladero, sirviéndose en este caso de las fuentes localizadas en otro valioso repositorio, cual es el Archivo de Simancas, ha publicado las cuentas del primer tesorero de la Contratación, Sancho de Matienzo, referidas a los años de 1503 a 1511, con interesantísimas referencias a estos años iniciales de la Contratación.<sup>51</sup>

### Sevilla y el abasto de armadas y flotas

Desde comienzos del siglo XVI la fluidez del tráfico marítimo entre España y América dependió muy estrechamente del abasto de Sevilla y su extenso traspaís, convertido a partir de ahora en la gran despensa americana. Una despensa que a veces se vaciaba con demasiada rapidez por las inevitables crisis coyunturales y por las graves deficiencias estructurales que desde hacía años aquejaban al agro andaluz, incapaz de satisfacer la demanda que una población en vertiginoso ascenso reclamaba, y mucho menos ahora que se abría un nuevo y desabastecido mercado al otro lado del Océano al que

49 AGI, Contratación, 3250.

50 Esta pérdida irremediable hace aún más valiosos los datos que fueron rescatados en su día oportunamente por F. Belmonte y Clemente quien, al igual que Juan Bautista Muñoz, copia en su *Colección manuscritos...* los documentos originales. Belmonte (1886), transcribe sólo los extractos del libro de armadas de 1502 y nos proporciona un listado, aunque incompleto, de los barcos y tripulaciones de Ovando. El padre Ortega añade datos importantes sobre las tripulaciones y sobre los aprestos de la flota, pero lamentablemente sólo se fijó en los destinados a cubrir las necesidades del grupo de religiosos que viajaban con el comendador. *La Rábida. Historia documental y crítica*. 3 vols., Sevilla, 1925; II, pp. 309-318.

51 Nos referimos a su interesante estudio, ya mencionado, *El primer oro de América*.

Sevilla, designada por la Corona para servir de nodriza, tendría que alimentar a duras penas.

A diferencia de lo sucedido en otras áreas europeas, la agricultura cerealista andaluza registró a lo largo del siglo XV un crecimiento sostenido y ofrecía ya a fines de la centuria una producción anual que oscilaba en torno a los 1,6 y 2 millones de fanegas, de los que algo más de la mitad pertenecían al reino de Sevilla (se correspondía aproximadamente con las provincias actuales de Sevilla, Huelva y Cádiz). Sin embargo esta cantidad era a todas luces insuficiente para abastecer a sus vecinos. Ciertamente, como observa el profesor Ladero, "Andalucía, que fue tantas veces granero para otras tierras, lo consiguió a menudo a costa de la estrechez alimenticia de sus propias poblaciones, y esta afirmación parece especialmente cierta para el área sevillana".<sup>52</sup> Según los cálculos de O'Donnell, en el siglo XVI el consumo de pan por persona fluctuaba, en años normales, en torno a los 700 gramos diarios, es decir, 12 fanegas por año. Eso quiere decir que para aprovisionar adecuadamente al Reino de Sevilla, cuya población se estimaba en torno a los 400.000 habitantes, eran necesarias unas 4.800.000 fanegas anuales.<sup>53</sup>

Sevilla en el siglo XVI se abastecía de los granos que proporcionaban los campos de Alcalá de Guadaíra, Utrera, Marchenilla, Gandul, Dos Hermanas, Alcalá del Río, Los Palacios, El Viso y Guadalcanal, entre otras, y muy especialmente de toda la comarca del Aljarafe, reconocido ya a fines del siglo XV como el gran granero sevillano.<sup>54</sup> Pero ciertamente con demasiada frecuencia se veía obligada a recurrir a los mercados extranjeros, como Sicilia, Nápoles, Berbería y otros lugares. Por ejemplo, entre 1506 y 1507 remontaron el Guadalquivir más de ochenta navíos con grandes partidas de trigo procedentes de Flandes, Bretaña, Berbería, Sicilia, Grecia y Mar Negro.<sup>55</sup> Estas

52 Ladero Quesada, M.A. y Manuel González: *Diezmo eclesiástico y producción de cereales en el reino de Sevilla (1408-1503)*. Sevilla, 1978, págs. 118 y 119.

53 Ladero Quesada, M.A.: "El entorno hispánico de Cristóbal Colón". Lección inaugural del 17º Congreso Internacional de Ciencias Históricas: *El comercio y el transporte marítimo mundial de alimentos*. Madrid, 1990, págs. 4-5; O'Donnell, Hugo: "El abastecimiento de víveres en la Gran Armada contra Inglaterra (1588)", en *Ibidem*.

54 Cfr. Borrero Fernández, Mercedes: *El mundo rural sevillano en el siglo XV: Aljarafe y Ribera*. Sevilla, 1983.

55 Río Moreno, Justo L. del: *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo (1492-1542)*. Sevilla, 1991, pág. 37.



remesas nunca fueron interrumpidas –en el siglo XVII trigo traído por holandeses y hanseáticos– ante las continuas demandas de un mercado en constante expansión.

Trabajos pioneros sobre el Aljarafe y la sierra norte sevillanas –A. Herrera, L. García–<sup>56</sup> han destacado el notable proceso de revalorización de la tierra que se produce tras el descubrimiento del Nuevo Mundo, gracias a la demanda del mercado americano. Y muy especialmente en lo que respecta a los cultivos del olivo y de la vid que experimentan un aumento vertiginoso de precio en el siglo XVI, lo que determinó el incremento de la superficie cultivada y la reconversión de cultivos, de especial intensidad en el segundo tercio de esta centuria, y resulta muy razonable que así fuera puesto que tanto el aceite como el vino estaban incluidos en el tercio de frutos obligatorio en la carga de las embarcaciones del tráfico atlántico. No obstante, tal proceso debió experimentar un giro sustancial en épocas posteriores, pues a mediados del XVIII el 74% de la tierra cultivable del Aljarafe estaba dedicada a los cereales, mientras que el olivo y el viñedo sólo representaban el 16,7% y el 7%, respectivamente.

Sevilla era, en efecto, un gran mercado agrícola desde mucho antes del descubrimiento y después de éste pasará a convertirse en la gran suministradora de armadas y flotas, en especial de la trilogía mediterránea –trigo, olivo y vid–, procedentes en grandes cantidades no sólo del Aljarafe sevillano sino de todo ese extenso traspáis que discurre desde los ríos Tinto y Odiel hasta la bahía de Cádiz y desde Sierra Morena a las Marismas del Guadalquivir. El vino, por ejemplo, se adquiría además de en la Sierra Norte (Guadalcanal, Alanís o Cazalla) en las villas onubenses de Manzanilla y Villalba del Alcor o en la bahía gaditana, en Jerez de la Frontera y Sanlúcar. El queso, aunque comprado en Sevilla se importaba generalmente de Alemania, Flandes y Canarias. La mayor parte del arroz que se vendía en la capital hispalense procedía de Valencia. El pescado fresco se compraba en Cádiz y en las aldeas costeras cercanas, y con menor frecuencia en el litoral onubense, pero a veces procedía de lugares bien distantes, como esas 220 docenas de pescadas de Irlanda, natural-

---

<sup>56</sup> García Fuentes, Lutgardo: "El viñedo y el olivar sevillanos y las exportaciones agrarias a Indias en el siglo XVI". *Primeras Jornadas de Andalucía y América*. La Rábida (Huelva), 1981, vol. I, págs. 19-37.

mente en salmuera, adquiridas para la flota de Pedrarias en la bahía gaditana.<sup>57</sup> Y es que las especies ictiológicas que arribaban a este puerto interior, que era Sevilla, ofrecían una gran variedad. Luis de Peraza nos informa en 1535 que en la capital hispalense se podía encontrar pescado fresco en abundancia, como lampreas, truchas, rodaballos, lenguados, acedías, atún, calamares, anguilas, jureles, y otros, así como pescado salado, entre los que destaca la pescada salada de Galicia y de Irlanda, sábalos, jibias, salmonetes, bonitos, doradas, lisas, "lebranchos", abadejos, pargos, atún, pulpos, dentones, tollo, bacalao, pintarrijas, sardinas "espichadas", así como acedías, ostias y lenguados, los tres en "escabeche", además de camarones cocidos, bocas y cangrejos.<sup>58</sup>

La sal, obtenida en todo el litoral atlántico —El Puerto, Cádiz, Sanlúcar, Tarifa—, había quedado excluida del monopolio real por concesión de la Corona a los nobles andaluces. La carne de cerdo se adquiría en Aracena, Zalamea, Cortegana y en otros pueblos de la Sierra de Huelva en donde la encina y el alcornoque señoreaban el paisaje, gozando —como hoy día— de una fama bien merecida por sus excelentes carnes y chacinas; en menor medida, la Sierra de Ronda fue un importante centro abastecedor. Pero con el paso de los años y el incremento de la demanda tuvo también que importarse. Y así Haring nos dice que en 1617 el cerdo salado se estaba trayendo de Flandes y la vaca salada de Irlanda.<sup>59</sup>

El factor de la Casa de la Contratación y más tarde el proveedor general tenían amplias facultades para "poder embargar todo género de bastimentos y pertrechos para las armadas" que fueran necesarios, a excepción de los frutos eclesiásticos. Casi desde los inicios, las justicias ordinarias recibieron órdenes de no impedir la compra de todo el trigo que demandaban los oficiales de la Casa, pero la situación se revelaba a veces extremadamente delicada, sobre todo cuando en época de malas cosechas, motivadas casi siempre por la adversas condiciones climatológicas —años de sequía o de grandes inundaciones—, se desataban las terribles hambrunas que periódicamente azotaban al campo andaluz, seguidas casi siempre de la peste. Al menos, durante la primera mitad

57 Mena: *Sevilla y las flotas de Indias...*, pág. 396.

58 Peraza, Francisco de: *Historia de Sevilla*. Sevilla, 1978, pág. 108.

59 Hamilton, Earl J.: "Paga y alimentación en las flotas de Indias (1503-1660)", en *El florecimiento del capitalismo*. Madrid, 1980, págs. 103-122; Título original: "Wages and subsistence on Spanish Treasure Ships, 1503-1660", en *The Journal of Political Economy*, vol. XXXVII, núm. 4, agosto, 1929; pág. 105.

del siglo XVI, cada década registró un mínimo de tres o cuatro años de malas cosechas y hambrunas.<sup>60</sup> En 1501, por ejemplo, ante la escasez de harinas que se padecía, el cabildo sevillano vetó su embarque a la flota de Ovando. La Corona tuvo que intervenir, como en tantas otras ocasiones, para ordenar a la ciudad que permitiese a los hombres de Fonseca comprar todos los alimentos necesarios para el viaje. Grandes dificultades se presentaron en 1513 para abastecer a la flota de Pedrarias, tras la desastrosa cosecha de 1512, y lo mismo sucedió en 1519 cuando Magallanes preparaba su armada de la Especiería. En aquella ocasión todo se puso en contra. Escaseaban más que nunca los alimentos y la Corona se vio obligada a confiscar los cargamentos de los barcos que se disponían a zarpar hacia los puertos antillanos. Rodrigo de Bastidas, arrendador del almojarifazgo de La Española, justo en aquellos momentos, se quejaba amargamente por las pérdidas sufridas al haberse visto interrumpido el tráfico mercantil con España, y al tiempo refería que

“por causa de aquella armada se prohibió que nadie fuese osado de traer vinos de la Sierra ni de otras partes para que no hubiese fraude en el embarcar de las pipas y cascós en los barcos de la armada y se requisaron todas las recuas que así iban a traer vino de la dicha Sierra y de otras cualesquier partes”.

Por si esto fuera poco, aquel año se desató una desoladora epidemia de peste

“en Sanlúcar de Barrameda, Jerez, Puerto de Santa María y en el Condado y Reino de Portugal, por cuya causa dejaron de venir muchos barcos y cesaron los tratos de bastimentos y negros”.

Los mismos hechos relatados por el famoso Bastidas se sucedieron poco más tarde cuando se aprestaba la flota que llevaría a Carlos I a coronarse como emperador.<sup>61</sup>

Pero a veces la corona no tenía más remedio que ceder a las evasivas, más que justificadas, del cabildo hispalense, como sucedió en 1530, fecha en la que el monarca dispuso que durante un año los mercaderes no pudiesen fletar a las Indias más de 20.000 fanegas de trigo.<sup>62</sup> En efecto fue éste un año

60 Río Moreno: *Los inicios de la agricultura...*, pág. 28.

61 “Información de méritos y servicios de Rodrigo de Bastidas”. La Española, 1521-1528. AGI, Patronato, 50, R.2.

62 Río Moreno: *Los inicios de la agricultura...*, pág. 44.

de malas cosechas y no existía suficiente trigo para alimentar a una población hambrienta. Aún así, la Carrera de Indias era asunto bien importante y en ningún momento debía interrumpirse:

“Que durante esta necesidad presente, que puede ser por un año, no se pueda sacar de Sevilla y su tierra ni de los molinos de Marchenilla y Gandul trigo ni harina para las Indias, pero que todo el bizcocho que fuere menester para la provisión de las naos que se cargaren para las Indias se pueda sacar con la certificación de los oficiales de la Casa, como es ordenado, y que éstos las den todos juntos en su Audiencia y precediendo información de la cantidad que hubiere menester”.<sup>63</sup>

El problema radicaba en que no siempre la ciudad acataba lo dispuesto por la Casa de la Contratación, por lo que los funcionarios de ambas instituciones mantuvieron, a lo largo de todo el siglo XVI, un continuado tira y afloja que se acentuaba en los periodos de escasez, a la vez que se intercambiaban unos y otros acusaciones de soborno y favoritismo.<sup>64</sup> Por lo que sabemos, la situación se mantuvo inalterable a lo largo de la siguiente centuria. F. Serrano observa cómo durante la época por él estudiada (1620-1648) las disensiones de los funcionarios de la Casa de la Contratación, los administradores de la Avería y los bizcocheros sevillanos, de una parte, con las autoridades sevillanas, de otra, resultaban bien frecuentes.<sup>65</sup> La situación no era nueva en modo alguno. Ya en la Baja Edad Media el cabildo pretendía evitar “la saca del pan” por el puerto sevillano que era continuamente demandado para alimentar a las escuadras que se aprestaban en ese estratégico fondeadero. Con tan habitual práctica se vaciaban los graneros y se ponía en peligro el abasto de la población sevillana con el consiguiente encarecimiento de los precios. Para evitarlo, se había prohibido a los bizcocheros amasar el pan con trigo procedente de una radio inferior a las quince leguas del término sevillano.<sup>66</sup> Pero este propósito resultaba bien difícil de cumplir, sobre todo cuando la demanda del bizcocho se disparaba con ocasión del despacho de

63 AGI, Indiferente General, 737. Citado por Trueba, Eduardo: *Sevilla marítima. Siglo XVI*. Sevilla, 1990, pág. 186.

64 Crf. Río Moreno: *Los inicios de la agricultura...*, en especial el epígrafe “Controversias entre Sevilla y la Casa de la Contratación”, págs. 42 y ss.

65 Serrano Mangas, Fernando: *Armadas y flotas de la plata (1616-1648)*. Sevilla, 1989, pág. 160.

66 Río Moreno: *Los inicios de la agricultura...*, pág. 43.

las Flotas y Armadas. Téngase en cuenta –si consideramos sólo un ejemplo: el de la armada de Pedrarias Dávila que zarpó de Sevilla en 1514 llevando a bordo unos 1.500 hombres– que para sustentar sólo de pan a este contingente por espacio de un año tuvieron que adquirirse 3.500 quintales de bizcocho y casi 20.000 arrobas de harina.<sup>67</sup>

Ya en el siglo XVII Veitia señalaba que “el punto de sacar trigo y otros mantenimientos de cualquier parte se ha mantenido y practicado siempre, y si alguna vez han procurado estorbarlo las justicias ordinarias con pretexto de esterilidad, se han remitido provisiones para que, sin réplica ni excusa, lo ejecuten, como entre otras ocasiones sucedió el año de 1616 que pretendió la ciudad de Sevilla que los bizcocheros trajesen testimonio de haber comprado el trigo a distancia de quince leguas de Sevilla”. Pero hubo momentos en los que se buscaron las harinas desesperadamente desde los más recónditos lugares de la campiña, como sucedió en 1636 y 1637, años de malas cosechas en los que los bizcocheros recibieron orden de comprar hasta dieciocho mil fanegas “de cualesquiera lugares”.<sup>68</sup>

### Con el pan no se juega. El control de calidad de los alimentos

“Con el pan no se juega”, amonesta un viejo refrán castellano. Por esa misma razón, porque se trataba de un bien valiosísimo, todas las disposiciones relativas a la compra y elaboración del bizcocho reglamentaban minuciosamente cómo debía ser procesado para que mantuviese siempre un mínimo de calidad y, por supuesto, para evitar cualquier corruptela:

“que el trigo que se comprare por cuenta de su Majestad se entregue en la misma especie a los bizcocheros para que lo conviertan en bizcocho, moliéndolos ellos por su cuenta, para que se excusen los fraudes que podría haber moliéndose por la del rey... Que los ministros principales visiten muchas veces por sus personas los hornos y fábricas, se satisfagan de que se escoja bien el trigo y que no se mezcle con la harina ninguna cosa, ni se amase con agua fría, ni que los hornos se calienten con leña verde, ni se saque de ellos hasta que haya estado el tiempo

67 A las 15.089,5 arrobas que se embarcaron en la flota se añadieron otras 4.804 arrobas y 6 libras que meses más tarde condujeron hasta el Darién dos carabelas que habían quedado rezagadas. Véase nuestro *Sevilla y las flotas...*, cuadro 15, pág. 408.

68 Veitia: *Norte de la Contratación...*, I, XXII, 5.

competente para cocerse y bizcocharse, y que no se le deje corazón, y todo lo demás que según la parte y tiempo en que se hiciere se debe prevenir... Y también se ordena que no se embarque sin que primero haya reposado en los paños donde se hubiere fabricado veinte o treinta días porque de lo contrario recibe mucho daño”.

Y finalmente la corona reconocía que toda esta atención particularísima no tenía otro objeto más que “(el bizcocho) salga con el acierto que pide el ser este el principal género de la ración de la gente”.<sup>69</sup>

Puesto que el bizcocho era el principal sustento de tripulaciones y pasajeros, el gremio de los bizcocheros –muchos de ellos establecidos, como no podía ser menos, en el marinero barrio de Triana– llegó a convertirse en un poderoso estamento. Estos trabajadores de lo blanco constituían una especie de estado dentro del estado, según Chaunu.<sup>70</sup> Algo que no debe sorprender porque amasar y cocer el pan para suministrar ingentes partidas de bizcocho a miles de hombres durante meses, –no olvidemos que en 1636 la producción de bizcocho alcanzó la cifra récord de 15.000 quintales– requería un indudable esfuerzo y una notable capacidad de organización. No obstante, la importancia de los bizcocheros sevillanos decae ostensiblemente en la segunda mitad del siglo XVII en la medida en que crece y se consolida la de sus colegas de la bahía gaditana, especialmente los de las villas de Puerto Real y el Puerto de Santa María, favorecidos por su inmejorable situación costera, y por la crisis, ya irreversible, del puerto sevillano.<sup>71</sup>

En efecto, las primeras previsiones para el abasto de las tripulaciones contemplaban las raciones de bizcocho y vino que podrían consumirse en la navegación transatlántica, lo que muestra la importancia de ambos productos en la dieta usual de los marineros. Sin duda el pan era entonces, y durante mucho tiempo lo ha sido, la base de la alimentación. Ahora bien, el bizcocho era un pan sin levadura que no debe confundirse con el significado repostero que actualmente le damos al término.<sup>72</sup> Su nombre deriva del latín: *bis*

69 *Ibidem*, I, XXII, 6.

70 Chaunu, Pierre: *Seville et L'Amérique XVI-XVII siècles*. París, 1977, pág. 31.

71 Serrano: *Armadas y flotas de la plata...*, págs. 163, 166, ss.

72 F. Serrano calcula para la primera mitad del siglo XVII la relación existente entre trigo utilizado y bizcocho resultante en las siguiente proporciones: 1,5 fanegas de grano= 1 quintal de bizcocho. *Ibidem*, pág. 162.

(dos veces) y *coctus* (cocido), puesto que, en efecto, se sometía a un doble proceso de cocción que lo convertía en un alimento endurecido y muy duradero para las largas travesías oceánicas<sup>73</sup>. Era un sustituto imprescindible de la hogaza de pan, que nunca faltaba en la mesa de cualquier familia española, por modesta que ésta fuera, y que tanto echarían en falta nuestros marineros en las largas travesías oceánicas. No obstante, sus cualidades alimenticias lo hacían muy recomendable en las deficientes dietas náuticas. Como destacó Gregorio Marañón, hace ya muchos años, el bizcocho probablemente era superior al pan blanco, “pero además se hacía no con harina fina, sino con la harina grosera, completa, con el salvado; era, pues, una especie de pan integral cuya superioridad higiénica y alimenticia, en contra de lo que se creía entonces, está hoy fuera de toda duda”.<sup>74</sup>

El vino tuvo también un importante protagonismo y su presencia era indispensable en las navegaciones. Como ya vimos, el factor/proveedor, dada la complejidad de su misión, tenía a su servicio un número variable de asistentes o comisarios que eran nombrados para las compras y reconocimientos de los géneros, entre los cuales destacaban los encargados de ir a las bodegas a comprar los vinos, también llamados *trastes*. La misión de estos expertos catadores –Veitia ignora por qué se les llamaba así– consistía en “probar todas las pipas, desechar las que no tuvieren el vino de la buena calidad que se requiere, y también reconocer si la pipa está estanca y de duela nueva, y de todos los requisitos que por menor se especifican en los remates que se hacen”. Veitia observaba que los que ejercen estos empleos fácilmente pueden caer en la tentación cuando “los venza el interés o la contemplación”, por eso aconsejaba que el proveedor o el veedor asistiese de vez en cuando a las bodegas para vigilar estrechamente la labor de los *trastes*.<sup>75</sup>

Desde los primeros años las remesas de vino para la provisión de flotas y armadas se almacenaban en Sevilla; allí los toneleros del famoso barrio de la Carretería proporcionaban las pipas necesarias para envasar este preciado líquido. “Y el no haberse continuado esta forma –anota Veitia en la segunda mitad del siglo XVII– consistió sin duda en ser más costosa, pues pudiendo embarcarse las pipas en parajes más cercanos al puerto de Bonanza, seguía

73 Pérez Mallafina: *Los hombres del Océano...*, pág. 149.

74 Marañón, Gregorio: *La vida en las galeras en tiempos de Felipe II*. Citado por F. Trueba, *Sevilla marítima*, pág. 187.

75 Veitia: *Norte de la Contratación...*, I, XII, 24.

dispendio de tiempo y de dinero traerlas a Sevilla".<sup>76</sup> Los veedores cuya misión era, según vimos, la de fiscalizar "la bondad, calidad y cantidad de todo lo que se compra para la provisión y armamento de las Armadas y Flotas" debían estar presentes cuando se procedía a recibir y envasar los alimentos para evitar cualquier tipo de fraude, merma o manipulación, por ejemplo, en el caso del aceite, "echando agua y otras cosas en lugar de aceite, como se ha hecho muchas veces", y la misma diligencia debía observarse cuando se procedía a empacar y envasar los restantes bastimentos, como habas, garbanzos, quesos y otros.<sup>77</sup> Asimismo, debían asegurarse de que las pipas de vino, aceite y vinagre se marcasen a fuego para evitar que los maestros de raciones pudieran manipularlas y cambiarlas por otras de menor contenido o calidad. Vano esfuerzo, pues con frecuencia "en las Indias se hallaba el vino aheleado, de suerte que ni aun para vinagre se aprovechara".<sup>78</sup> El veedor estaba obligado además a inspeccionar que carne salada y salmueras fuesen procesadas con el debido cuidado; que el aceite y cereales estuviesen en las mejores condiciones, debiendo rechazarlos en caso contrario; y que los locales en los que se almacenaban los alimentos hasta que llegaba la hora de depositarlos en los barcos no fuesen húmedos e inadecuados para la conservación de las mercancías. No obstante, estaba previsto que si los alimentos exhibían algún daño por haber permanecido demasiado tiempo almacenados, debían distribuirse entre las primeras raciones de las tripulaciones, o bien venderse, si aún eran aprovechables, y, en último extremo serían tirados al río.<sup>79</sup>

### Las raciones alimenticias<sup>80</sup>

Las retribuciones de la gente de mar variaban en atención a la importancia del cargo desempeñado, pues desde luego no cobraba igual un grumete

76 *Ibidem*, I, XXII, 25. Cfr. Mena, *Sevilla y las flotas...*, cap. 5, nota 69.

77 Cap. 14 de la Instrucción de Veedores. En *Recopilación de las Leyes de Indias*, III, pág. 211.

78 Veitia: *Norte de la Contratación...*, II, III, 12.

79 "Ordenanzas para el buen gobierno de la Armada real del Mar Océano. Madrid, 24 de enero de 1633". AGI, Indiferente General, 2599, núm. 263. Citado por Flores, Angeles: "Protagonismo andaluz en la sanidad naval del siglo XVII". En *Andalucía y América en el siglo XVII*. Sevilla, 1985, tomo I, pág. 369.

80 Información bibliográfica sobre raciones alimenticias y aportes calóricos en el trabajo tantas veces referido de Pérez Mallaina, *Los hombres del Océano...*, y en nuestra obra *Sevilla y las flotas de Indias...*, cap. 5, nota 93; a la que añadimos ahora referente al siglo XVII el trabajo varias veces aquí mencionado de F. Serrano: *Armadas y flotas de la plata...*, págs. 158 y ss.



que un piloto, ni un maestre que un general de flota, y se ajustaba a consideraciones muy diversas como la distancia y duración del viaje, el tonelaje de los barcos, o a si el marinero prestaba sus servicios en naves mercantes o en buques de guerra en donde, como nos informa Pérez Mallaína, se cobraban los salarios más bajos de toda la Carrera de Indias.<sup>81</sup> Pero en general, y dejando a un margen las distintas variantes, puede decirse que el salario de cualquier tripulación de la Carrera contemplaba dos conceptos: la remuneración por el esfuerzo realizado y la dieta alimenticia que podía ser percibida en dinero o en especie y que era igual para todos. El importe de la ración alimenticia, que es lo que nos interesa destacar aquí, no parece haber evolucionado al compás del índice de precios durante el siglo XVI. Morison asegura que los hombres que acompañaron a Colón en su viaje descubridor recibieron 12 maravedís por día, y lo mismo se observa en el cuarto viaje; las tripulaciones de la flota de Pedrarias (1514) percibieron 11 maravedís diarios por el mismo concepto, pero en 1566 la ración diaria se cifraba en 34 maravedís y en 1588 en un real y medio (51 maravedís), cantidad que se mantiene estable al menos hasta 1600.<sup>82</sup> En consecuencia, los precios se quintuplicaron en Andalucía a lo largo de esta centuria, mientras que el valor de las raciones alimenticias quedó a remolque pues sólo se multiplicó por algo más de cuatro.

Una vez que los barcos se hacían a la mar, se abrían los pañoles y los alimentos se distribuían diariamente entre las tripulaciones en cantidades previamente estipuladas. El maestre de raciones junto al despensero, —el único que tenía las llaves de la escotilla—, y un cabo de escuadra por vigilante, sacaban las reservas cualpreciado tesoro y las distribuían en porciones, al tiempo que el escribano anotaba cuidadosamente las cantidades. Todas las embarcaciones llevaban pesas y medidas, debidamente selladas y marcadas para evitar fraudes. Sólo tenían derecho a recibir ración los tripulantes que estuvieran a bordo del barco. De ese modo, cuando la embarcación atracaba en el puerto, los que desembarcaban sin justificación especial perdían sus raciones.

“Algunos marineros —dice Pérez Mallaína— justificaban su gran afición al vino diciendo que era natural que hombres acostumbrados a andar siempre

81 Pérez-Mallaína: *Los hombres del Océano...*, pág. 117.

82 Morison, Samuel E.: *El Almirante de la Mar Oceana. Vida de Cristóbal Colón*. Buenos Aires, 1945, pág. 192; Varela, Consuelo: “El Rol del Cuarto Viaje”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLII. Sevilla, 1985, págs. 243-295; Pérez Mallaína: *Los hombres del Océano...*, pág. 117; Mena García: *Sevilla y las flotas...*, págs. 199 y ss.; AGI, Contratación, 3281: “Asientos de armadas (1533-1595)”.

rodeados de agua tuvieran inclinación a ingerir líquidos”<sup>83</sup>. Lo cierto es que el alcohol constituía un importante aporte calórico en el rancho diario, un sustituto imprescindible del agua, cuando ésta escaseaba o se volvía putrefacta, y lo único capaz de hacer olvidar al hombre de mar o al pasajero la dureza de la vida a bordo de un barco. En el siglo XVI el marinero debía recibir un litro de vino al día —que no solía consumirse en su totalidad, pues la gente de mar acostumbraba a reservar una parte para venderla a buen precio en los puertos americanos—, dos de agua y algo más de medio kilo (575 gramos) de bizcocho. A la dieta se añadía una cantidad previamente determinada de carne y pescado salpreso, habas, garbanzos, arroz, así como queso y, en contadas ocasiones, carne fresca. Los ajos solían estar racionados en proporciones variables. Cada mes correspondía un litro de aceite y algo más de medio litro de vinagre por persona. Por cierto, no todo el aceite que se embarcaba en flotas y armadas estaba destinado al rancho de las tripulaciones, pues una parte solía reservarse para las *lantias*<sup>84</sup> de los barcos. Lo mismo sucedía con el vinagre, ya que en ocasiones era empleado para “refrescar la artillería”.<sup>85</sup> En medio de la batalla, dada la escasa calidad de los metales, los cañones solían recalentarse y para “refrescarlos” se les rociaba con pellejos mojados en agua y también en vinagre, aunque algunos opinaban que ésta era “invención de poco momento”.

En circunstancias excepcionales el rancho se acompañaba de algunas delicias, como confituras y frutos secos: carne de membrillo, higos secos, pasas, almendras y ciruelas pasas, pero éstas solían reservarse, bien para los oficiales y su séquito, bien como dieta de los enfermos. Se pensaba que una alimentación adecuada poseía cualidades terapéuticas, por eso a los marineros que enfermaban durante el viaje se les daba una dieta privilegiada que incluía bizcocho blanco, huevos, carne de gallina o carnero, azúcar, miel y algunas otras delicias<sup>86</sup>. De acuerdo con el gusto español por las comidas

83 Pérez-Mallaína: *Los hombres del Océano...*, pág. 149.

84 “Especie de velón con cuatro mecheros que se coloca dentro de la bitácora para ver de noche el rumbo que señala la aguja o a que se dirige la nave. Llámase también *lámpara* y antiguamente *candil de bitácora*”. O’Scanlan, Timoteo: *Diccionario Marítimo español*. Madrid, 1974, pág. 330. Así consta en la relación de los abastos de la armada de Diego Flores de Valdés y Cristóbal de Eraso.

85 “...y el vinagre que se gastare en regar los ranchos de los soldados y en refrescar la artillería no se les ha de recibir ni pasar en cuenta si no es con certificación...” Asiento de la avería de 1616. AGI, Contratación, 4895. Se alude también a esta práctica en la obra de Albi de la Cuesta, Julio: *De Pavía a Rocroi. Los Tercios de la Infantería Española en los siglos XVI y XVII*. 1999.

muy sazonadas, solían utilizarse especies como azafrán, mostaza, canela, clavo, perejil, pimienta y azafrán, pero éstas, al parecer, no estaban racionadas, porque no se les incluían nunca en la dieta<sup>87</sup>. De hecho existían tres variedades de "menú": el de carne, el de pescado y el de queso, que solían alternarse, con escasas modificaciones, a lo largo de la semana, acompañándose normalmente de un puñado de arroz, habas o garbanzos y, a veces, tocino. El queso, sin mayor acompañamiento, más que pan y vino, se reservaba sólo para los días en los que había tormenta, o algún peligro en el horizonte que hacía desaconsejable encender el fogón para cocinar. El escribano de raciones registraba diariamente en su libro la dieta proporcionada a la gente de mar durante la travesía. Estas anotaciones nos permiten conocer con exactitud cómo se efectuaba el reparto de alimentos atendiendo a los días de la semana que, con algunas pequeñas modificaciones, se repetía en todas las tripulaciones. En el siglo XVI y buena parte del XVII, en las raciones de la Armada, se contemplaban cuatro días de pescado a la semana y tres de carne; y aunque estaba dispuesto un día de queso, esto no siempre se observaba.<sup>88</sup>

A lo largo de los dos primeros siglos de la Carrera se mantuvo asimismo una dieta muy parecida, salvo pequeñas diferencias. Estamos de acuerdo con Haring cuando afirma que en los primeros años, las lentejas y la miel figuran con frecuencia en los ranchos, pero excepto como dietas para los enfermos, las primeras fueron pronto sustituidas por las habas, los garbanzos y el arroz, y la segunda por el azúcar.<sup>89</sup> Asimismo entre los pescados salpresos, al principio se recurrió con frecuencia, más de lo que Haring sospecha, a las sardinas y al atún, si bien en la segunda mitad del siglo XVII el bacalao se introduce progresivamente hasta imponerse, casi de forma exclusiva, en la siguiente centuria.<sup>90</sup>

86 Véase Gracia Rivas, Manuel: *La sanidad naval española. Historia y evolución*. Madrid, 1995, págs. 55-56 y Flores, Angeles: "Protagonismo andaluz...", págs. 373 y ss.

87 Hamilton, E. J.: "Paga y alimentación...", pág. 108.

88 Tómese como ejemplo: "Libro de distribución de bastimentos para la armada de que fue por general Pedro Sánchez de Benega". AGI, Contratación, 3258.

89 Al menos hasta 1560 las lentejas siguen formando parte de las dietas de los enfermos, no así la miel. "En miércoles, 7 de febrero de 1560 se les dio pasas y lentejas y almendras y jarabes a maestre Juan, carpintero y a Juan de Jácome, marinero, que estaban enfermos. En miércoles, veintiuno del dicho mes de febrero se dio para mí el dicho escribano media libra de almendras y una de pasas y cuatro onzas de azúcar para seis días porque estaba enfermo". Libro de la distribución de bastimentos para la armada de que fue por general Pedro Sánchez de Benega, 1559. AGI, Contratación, 3258.

90 Haring: "Paga y alimentación...", pág. 109.

Entre la abundantísima información sobre el abasto de flotas y armadas que alberga el Archivo de Indias de Sevilla, destacamos un interesante documento que recoge las raciones proporcionadas a los 231 hombres de mar y guerra de la capitana y almiranta que custodiaban la flota de Nueva España de 1594, a cargo del general Luis Alfonso Flores, y que dice mucho del esfuerzo notable que requería el apresto de estas grandes formaciones navales.<sup>91</sup> En él consta que se distribuyeron nada menos que 6.876 raciones de bizcocho ordinario y 843 de bizcocho blanco; 6.876 raciones de vino, 7.996 raciones de tocino, 15.381 raciones de atún, 7.996 raciones de queso, 11.705 de menestra, 3.433 de arroz, 928 de aceite y otras tantas de vinagre. Como a continuación puede apreciarse, las cantidades distribuidas diariamente en el rancho se asemejan con las que se suministraron en la flota de Diego Flores de Valdés de 1567, y la capitaneada por Pedro Menéndez de Avilés de 1568, bien estudiada por Pérez Mallaína,<sup>92</sup> eso sí, con algunas notables diferencias en las raciones de carne —se reduce a la mitad en la armada de Luis A. Flores, con respecto a las de 1563 y 1568— y lo mismo puede decirse respecto a las de pescado en la de Menéndez Avilés. Por último, la cantidad de menestra fue algo inferior y la de vinagre casi el doble en las raciones que se ofrecieron a la gente de mar y guerra de Luis A. Flores, si se la compara con los otros dos casos analizados.

---

91 “Razón del bizcocho que Juan de Arazábal, maestre de la nao “el Buen Jesús”, almiranta de la flota de Nueva España, de que es general Luis Alfonso Flores, este año de 1594 ha dado a la gente de mar y guerra”. AGI, Contratación, 3281.

92 Pérez-Mallaína: *Los hombres del Océano...*, pág. 149.

**Relación de los abastos necesarios para la armada de Diego Flores de Valdés  
y raciones diarias (1567)<sup>93</sup>**

<i>Abastos</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Precio</i>	<i>Raciones diarias</i>	<i>Equivalencia</i>
Bizcocho ordinario	1.652 qs, 1 a, 15 lbs	15 rls/quintal	1 ½ lbs/persona	690 gramos
Bizcocho blanco (para el general y el almirante)	12 quintales	24 rls/quintal	—	—
Vino nuevo	3.190 arrobas	153 mrs/arroba	½ azumbre día/persona	1 litro
Vino añejo (para el general y el almirante)	4 pipas	59,6 mrs/arroba	—	—
Vaca	8.910 libretas (para 3 meses)	24 mrs/libra	1 lib/persona (2 días a la semana: domingos y festivos)	Ración de 460 gramos/2 veces semana
Tocino	64 q	46 rls/quintal	1/5 lib/persona/ 1 día semana	Ración de 230 gramos/ 1 día semana
Pescado salpreso	— <sup>94</sup>	varios	1 libra carnicera/cada 3 personas/4 días a la semana	Ración de 307 gramos/4 veces semana
Habas y garbanzos	117 fanegas	10 – 16 rls/fanega de haba y 15 – 18,5 rls/fanega garbanzos	½ almud/15 personas/3 días a la semana	150 gramos
Arroz	12,5 quintales	3 ducados/quintal	1 libra/10 personas /1 día semana	46 gramos
Queso	13 arrobas	500 mrs/arroba	2 onzas/persona (los días de carne y tocino)	Ración de 57,5 gramos/2 veces semana
Aceite	208 arrobas	11-12 reales/arroba	½ azumbre/ persona/mes	1 litro al mes
Vinagre	1.155 arrobas	85-88 mrs/arroba	1 arroba/mes/ 5 personas	0,646 litros/mes
Ajos 8 Careros (para el general y el almirante)	600 ristras	22 mrs/ristra	—	—

93 El cómputo aquí expresado comprende los abastos para el general, el almirante y trescientos treinta hombres de mar y guerra. Se presupuestaron raciones para un viaje de nueve meses. "Recados pertenecientes al despacho de la armada de Tierra Firme, general Diego Flores de Valdés, 1567". AGI, Contratación 3260.

94 Se adquirieron 7 docenas de mirtos, a 18 reales la docena, 12 de tollos, a 7 reales, 6.000 sardinas a 13 reales el millar, 4.000 sardinas, a 10 reales y otras 1.000 a 15 reales, 5 quintales de atún por 3 ducados y 1.754 docenas de bacalao, a 87 maravedís la docena.

**Relación de abastos para la flota de Nueva España de Luis Flores  
y raciones diarias (1594)**

<i>Abastos</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Raciones</i>	<i>Equivalencia ración</i>
Bizcocho ordinario	103 quintales, 14 libras	1,5 libras/persona	690 gramos
Bizcocho blanco (para enfermos)	8 quintales, 43 arrobas	1 libra/persona	460 gramos
Vino	4.745 arrobas, 4 azumbres	½ azumbre/persona	1 litro
Tocino	39 quintales, 98 libras	8 onzas/persona	230 gramos
Atún	102 quintales, 54 libras	1 libra carnicera/3 personas	307 gramos
Queso	9 quintales, 99,5 libras	2 onzas/persona	57,5 gramos
Menestra	32 fanegas, 6 almudes	½ almud/15 personas	120 gramos
Arroz	3 quintales, 43 libras, 4 onzas	16 onzas/10 personas	46 gramos
Aceite	58 arrobas	½ azumbre/persona/mes	1 litro/mes
Vinagre	124 arrobas	½ azumbre/persona/mes	1 litro/mes

	<i>Armada D. Flores de Valdés (1563)</i>	<i>Armada P. Menéndez de Avilés (1568)</i>	<i>Armada Luis A. Flores (1594)</i>
Bizcocho ordinario	690 gramos	690 gramos	690 gramos
Bizcocho blanco	—	—	460 gramos
Vino	1 litro	1 litro	1 litro
Carne salada	460 gramos	460 gramos	230 gramos
Pescado salado	307 gramos	153,3 gramos	307 gramos
Menestra	150 gramos	150 gramos	120 gramos
Arroz	46 gramos	46 gramos	46 gramos
Queso	57,5 gramos	57,5 gramos	57,5 gramos
Aceite	1 litro (mes)	1 litro (mes)	1 litro (mes)
Vinagre	0,646 litros (mes)	“algo más de ½ litro”	1 litro mes
Agua	1 litro	1 litro	1 litro

La citada fuente nos proporciona asimismo el inventario de todos los abastos y pertrechos embarcados en la flota de Nueva España de 1594. Fue realizado en el puerto de Bonanza por el veedor de la flota —el 1 de julio, muy poco antes de que la flota zarpase— no sólo con el propósito de su cómputo

sino también de refrendar, según estaba obligado, que los alimentos se encontraban en óptimas condiciones y que habían sido envasados convenientemente antes de ser izados a bordo.<sup>95</sup> Como puede apreciarse, se trata de un listado minucioso de todas y cada una de las partidas suministradas: bizcocho, vino de Jerez y del Aljarafe, vinagre de Cazalla, arroz de Valencia, tocino, y atún, entre otras; para dieta de los enfermos y para el menú privilegiado del almirante, carneros vivos, pasas de Almuñécar, almendras y azúcar. Dado su interés, lo reproducimos íntegramente. Dice así:

**“BIZCOCHO.** Primeramente 350 quintales de bizcocho ordinario de trigo de la tierra, bueno, sano y bien bizcochado y acondicionado, neto de taras.

**ESTERAS DE ESPARTO.** Item 90 esteras de esparto nuevas para el pañol del dicho bizcocho y con ellas la chamiza que vino por estiba en los cascós.

**BIZCOCHO BLANCO EN BARRILES.** Item 8 quintales de bizcocho blanco, bien bizcochado, puestos en 8 barriles nuevos, clavadas las cabezas con clavos y netos de taras.

**VINO DE JEREZ.** Item 80 pipas de vino de Jerez de la cosecha de este año pasado de noventa y tres y en ellas 2.255 arrobas de dicho vino, las pipas nuevas, estancas y bien acondicionadas, de a 27,5 arrobas cada una, arqueadas con cada diez arcos de hierro y tapadas las bocas con brea y zapatillas y corcho y clavadas las cabezas con clavos; el vino bueno y sano y bien acondicionado.

**VINO DEL ALJARAFE.** Item, 132 pipas de maderas nuevas y en ellas 3.622,5 arrobas de vino de la cosecha del Aljarafe del dicho año, bueno y sano, y las pipas arqueadas con cada dos arcos de hierro y tapadas las bocas con corcho, lienzo y brea y zapatillas y clavadas las cabezas con clavos.

**VINAGRE.** Item, 26 pipas de madera, nuevas, llenas de vinagre y en ellas 715 arrobas del dicho vinagre de Cazalla, cada pipa de 27, 5 arrobas y arqueadas con cada diez arcos de hierro y tapadas con corcho, lienzo y brea y zapatillas y clavadas las cabezas con clavos.

**ACEITE,** 200 arrobas de aceite dulce, embotijado en 400 botijas de a media arropa, esteradas y tapadas con su yeso.

**ARROZ,** 12,5 quintales de arroz de Valencia, netos de taras, en cuatro sacos de cañamazo.

**QUESO,** 14 quintales de queso de ovejas, netos de taras, puestos en tres cuartos de madera con sus arcos de palos y clavadas las bandas de los arcos con clavos.

95 Sumario de los abastos y pertrechos de la flota de Nueva España. AGI, Contratación, 3281.

TOCINO, 42 quintales de tocino, netos de taras, puestos en 27 seras de esparto, nuevas, liadas con su liás.

ATÚN, 130 barriles de atún quintaleños, en cada barril un quintal, de la pesquería de este año, bien sazonado.

HABA, 66 fanegas de haba de la cosecha de la tierra, medida colmada y puestas en 13 cuartos de madera, bandados de arcos de palos y clavados con los arcos y cabezas.

GARBANZO, 30 fanegas de garbanzo colmadas y puestas en seis cuartos de la dicha madera, clavados los arcos y las cabezas.

AJOS, 210 ristras de ajos, puestas en cinco seras de esparto nuevas.

PASAS, 4 quintales, 66 libras de pasas de Almuñécar, puestas en cuatro barriles de madera, nuevos, clavadas las cabezas.

ALMENDRAS Y AZÚCAR, 29 libras de almendras y 2 libras de azúcar blanco en una espuerta de palma.

CARNEROS, 5 carneros vivos para los enfermos y el almirante.

SAL, 7 cahíces de sal blanca para cebar el atún y guisar de comer.

**Dietas y alimentación siglo XVII<sup>96</sup>**

	<i>Ración de carne</i>	<i>Ración de pescado</i>	<i>Ración de queso</i>
Bizcocho	690 gramos	690 gramos	690 gramos
Vino	0,98 litros	0,98 litros	0,98 litros
Agua	1,96 litros	1,96 litros	1,96 litros
Tocino	230 gramos		
Arroz	43 gramos		
Ajos y sal	Cantidad mínima	Cantidad mínima	
Leña	690 gramos	690 gramos	690 gramos
Vinagre		43 gramos	
Bacalao		230 gramos	
Aceite		43 gramos	290 gramos
Garbanzos y habas			
Queso			230 gramos

A lo largo de la citada centuria las raciones, aunque sustancialmente sigan correspondiéndose con las proporciones comentadas, experimentan algunas novedades que, además, no afectan por igual a todas las formaciones

96 Los datos proceden de Serrano Mangas, *Armadas y Flotas*, pág. 158.



navales. Y así, como observa F. Serrano, el régimen alimenticio de Armadas y Flotas en el periodo por él estudiado (1620-1648) “difería del de la Armada del Océano en las cantidades de tocino, bacalao y queso que le correspondían a cada individuo. De los 230 gramos asignados en las formaciones de la Carrera se descendía a los 175 de la primera fuerza naval española”.<sup>97</sup> Pero el cambio más importante tuvo que ver con las valiosísimas raciones de vino, que fueron aminoradas para la Armada de Barlovento, bien avanzado el siglo XVII, hasta reducirlas a la mitad (1/2 litro). Y así un real decreto de 1665 establecía por primera vez un sistema de racionamiento para la citada fuerza naval en la que además de introducir un recorte sustancial en las ración de vino, calculaba las dietas semanales en cuatro días de pescado y tres de carne, incluido algún día suelto de queso. Esto marcaba una notable diferencia con la dieta alimenticia de las tripulaciones de la Armada del Océano que incluía cinco días de carne y sólo dos de pescado. He aquí las proporciones:

#### Ración alimenticia en la Armada del Barlovento (1665)<sup>98</sup>

Bizcocho .....	690 gramos diarios
Agua.....	3 litros diarios
Bacalao.....	230 gramos (4 días por semana)
Habas.....	58 gramos (4 días por semana)
Garbanzos .....	29 gramos
Aceite .....	43 gramos diarios
Vinagre.....	1 decilitro diario
Vino.....	½ litro diario
Tocino .....	230 gramos (3 días por semana)
Arroz .....	43 gramos (3 días por semana)
Queso .....	pequeña cantidad semanal sin precisar

97 *Ibíd.*, pág. 159.

98 Veitia: *Norte de la Contratación...*, II, V, 22. Textualmente la disposición dice así: “24 onzas de bizcocho, azumbre y media de agua...ocho onzas de bacalao, dos de haba, y garbanzo por mitad, onza y media de aceite y la quinta parte de un cuartillo de vinagre y solo un cuartillo de vino” y precisaba que esta cantidad de vino “es la mitad de lo que se da en las Armadas y Flotas, que se tuvo por bastante respecto al mucho precio que tiene en las costas de Indias, y ser aquellas partes tan calientes, y esta forma de ración es para los cuatro días de la semana y los tres restantes (en lugar de bacalao, haba y garbanzo) ocho onzas de tocino y onza y media de arroz, y que también se de alguna cantidad de queso cada semana”.

La respuesta no se hizo esperar. El general de la Armada de Barlovento don Agustín Diustegui, nada más conocer la noticia, escribió al presidente y oficiales de la Contratación protestando enérgicamente por lo que consideraba una medida sumamente desafortunada y máxime

“cuando en todas las armadas y bajeles de S.M. nunca se ha dispuesto semejante cosa, porque *lo que más alienta a navegar a las Indias es mirando el útil que tienen del vino que ahorran dejándolo de beber para poderse vestir*”.

Temía que si esta medida se aplicaba, la armada no podría hacerse a la mar porque sus hombres se negarían a embarcarse y finalmente proponía que al menos se les diese ese cuartillo de vino, que ahora se les recortaba, en metálico, tasando su valor en medio real. El general recibió una negativa por respuesta. Los de la Contratación argumentaban que era el Consejo de Indias, y no ellos, el órgano competente en esta materia, y de paso instaban al general a recordar que la Armada de Barlovento tenía diferente consideración que la de la Carrera de Indias, “pues en ésta no tiene la gente de guerra y mar más útil que el de los ahorros del vino”, mientras que en la de Barlovento tenía “el beneficio que le resultare de las presas”, siendo bien notorio que

“si a los precios que en las Indias valen ordinariamente los vinos hubiese de darse continuamente la ración de media azumbre (1 litro) crecería sumamente el gasto y sería exponerse a que no se pueda, como conviene, sustentarse esa armada”.<sup>99</sup>

*Nota:* Para facilitar una correcta interpretación de los datos, ofrecemos a continuación las equivalencias metrológicas y monetarias utilizadas en el presente estudio:

---

<sup>99</sup> El general Agustín Diustegui a los oficiales de la Contratación. Cádiz, 19, abril, 1665. En: “Relación de lo que se necesita para la armada, remitida por el general Diustegui”. Cádiz, 1665. AGI, Contratación, 5.102.

### Pesos y medidas en España e Indias, Siglos XVI y XVII

#### Medidas de áridos

Unidad: fanega .....	55,5 litros (41,5 kilos)
1 fanega.....	4 cuartillos
1 fanega.....	12 celemines (almudes)
12 fanegas .....	1 cáhiz

#### Medidas de peso

Unidad: libra .....	16 onzas (460 gramos)
1 libra carnicera .....	32 onzas
4 libras .....	1 arrelde (de carne)
25 libras .....	1 arroba (11,5 kilos)
1 quintal .....	4 arrobas de 11,5 kilos (46 kilos)
20 quintales .....	1 tonelada (920 gramos)

#### Medidas de líquidos

Unidad: arroba de vino .....	8 azumbres (16,14 litros)
1 arroba de aceite.....	12,55 litros
1 cuartillo .....	4 azumbres (8 litros)
1 azumbre.....	4 cuartillos (2 litros)
1 cuartillo .....	0,5 litros
1 pipa .....	27, 5 arrobas (también 29 a 32 arrobas)

### Monedas En España e Indias, Siglos XVI y XVII

#### Unidad: maravedís

Peso con base de oro o peso duro de plata .....	450 maravedís
Ducado.....	375 maravedís
Real de plata o tomín de base de oro .....	34 maravedís
Cuartillo o moneda de vellón .....	8,5 maravedís