

El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento/

The Admission Process for Ship's Masters
in the House of Trade: Files and Procedure

Francisco Fernández-López

ORCID iD: <http://orcid.org/0000-0003-3841-7410>

Universidad de Sevilla

Los maestros fueron personajes clave en la Carrera de Indias. Por ello, la Casa de la Contratación los consideró responsables de cualquier infracción de las ordenanzas que se produjera a bordo de los barcos. Así, estaban obligados a presentar fiadores que respondieran por ellos y a cumplir otra serie de requisitos. Estos trámites se tradujeron en la expedición ordenada de una serie de documentos en la Casa de la Contratación, que han llegado a nosotros en forma de expedientes. El análisis de estos expedientes, desde el punto de vista de la Diplomática, es el principal objetivo de este trabajo.

PALABRAS CLAVE: Diplomática; Maestre de Navío; Casa de la Contratación; Expedientes; Procedimiento.

The masters were key figures in the Indies Run. For this reason, the House of Trade considered the masters responsible for any infraction of the ordinances that occurred on board the ships. In this way, masters were obliged to present guarantors who would vouch for them and meet others requirements. These procedures were translated in the orderly expedition of a series of documents in the House of Trade, which have arrived until us in the files form. The analysis of this files, from a diplomatic perspective, is the main objective of this work.

KEYWORDS: Diplomatic Science; Ship's Master; House of Trade; Files; Procedure.

Introducción

La Casa de la Contratación fue la institución encargada del control del tráfico marítimo entre España y América. La intervención de la Corona en el comercio indiano, a través de la Casa, se concentró en dos aspectos fundamentales: el control fiscal de las mercancías y el control de la navegación.¹

Desde muy pronto, este control se intentó ejercer a través de la figura del responsable de las embarcaciones. Las primeras ordenanzas de la Casa facultaron a sus jueces oficiales para nombrar a los capitanes de los navíos,² a los que debían entregar una instrucción donde constara el derrotero del viaje, el destino de las mercaderías y las directrices a seguir en el retorno.³ Y ya en las siguientes de 1510, se les otorgó la capacidad de decidir sobre la idoneidad de los barcos para realizar el viaje y expedir licencias a los maestros para que pudiesen realizar la carga de mercancías.⁴ Por su parte, los maestros asumieron la obligación de asentar ante el escribano del navío todo lo que se cargara en la embarcación⁵ y, una vez concluida la carga, presentar el registro de mercancías ante los oficiales de la Casa para que lo cotejaran con sus libros de licencias de carga que les habían otorgado con anterioridad.⁶

Las responsabilidades de los maestros fueron en aumento y, como consecuencia de ello, las ordenanzas sobre carga y armazón de navíos de 1522 instaron a los jueces oficiales de la Casa a que les tomaran «seguridad bastante» mediante el depósito de fianzas como medida para reforzar el cumplimiento de sus cometidos y evitar el fraude.⁷

A partir de este momento, comenzaron a formarse los expedientes de admisión de maestros en los que se recogían todas las actuaciones de la Casa y la documentación aportada por aquellos para asegurar el desempeño de sus obligaciones.

1 Existen numerosos estudios sobre distintos aspectos relacionados con esta institución. Entre estos, y como pequeña muestra, se pueden destacar obras como la ya clásica de Manuel Piernas (1907), estudios como los de E. Schäfer (1945), Eduardo Ibarra (1945), Juana Gil Bermejo (1973), junto a investigaciones más recientes como las Ramón Serrera (2003) y obras colectivas como las publicadas a raíz del quinto centenario de la fundación de la Casa (De Carlos, 2003; Acosta, González y Vila, 2004).

2 Ordenanzas 8 y 12 de 1503. Estas ordenanzas se conservan en Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 251, ramo 1, 1r-4v, e Indiferente, 418, lib. 3, 4r-8r. Junto a las de 1510 y 1531 fueron publicadas en Morales Padrón, 1979.

3 Ordenanza 10 de 1503.

4 Ordenanza 30 de 1510. Estas ordenanzas se encuentran en AGI, Patronato, 251, ramo 1, 5r-10r.

5 Ordenanza 16 de 1510.

6 Ordenanza 21 de 1510. Caballero Juárez, 2001, 23.

7 AGI, Indiferente, 420, lib. 9, 17r-18v.

Para estudiar los expedientes que se generaron en el seno de la Casa de la Contratación hay que partir de la idea de que estos nacieron vinculados a las instituciones y oficinas que surgieron para auxiliar en la acción decisoria y resolutoria del monarca.⁸ El objeto central de este artículo es el análisis de estos expedientes desde el punto de vista de la Diplomática y, especialmente, de la producción y valor del documento en el gobierno de América.⁹ A la par, este conocimiento nos servirá para acercarnos a la figura del maestro como uno de los actores fundamentales del comercio y la navegación a Indias.

El papel del maestro en la Carrera de Indias

El maestro fue uno de los protagonistas más relevantes de la Carrera de Indias como pieza clave de la organización marítima y comercial de las embarcaciones.¹⁰ De hecho, ha sido considerado como el agente vertebrador del tráfico colonial, al converger en él intereses comunes a los diferentes grupos participantes en estos negocios, pues desempeñaba a un tiempo funciones propias de armador, gente de mar y comerciante.¹¹ Así, era responsable de todo lo que ocurría en la embarcación ante el dueño de la nao y ante particulares, mercaderes, autoridades reales, etc., de modo que sus tareas eran muy variadas.¹² Precisamente en este amplio abanico de responsabilidades radicó su verdadera importancia en el comercio indiano.

En cuanto administrador del buque era el encargado de realizar todos los trámites ante la Administración, comenzando por conseguir en la Casa de la Contratación la licencia para viajar con su barco en las flotas. Para obtenerla tenía que lograr que el navío dispusiese de todos los medios materiales y humanos necesarios para llegar a su destino, tanto los bastimentos y pertrechos que iban a bordo, como la marinería y los pasajeros. Entre sus cometidos se encontraban: entregar en la Casa los registros de mercancías, cumplir las instrucciones y ordenanzas que les encomendaran sus jueces oficiales y, en definitiva, conseguir que toda la planificación del viaje se desarrollara

8 Gómez Gómez, 2009, 381.

9 Sobre la metodología diplomática utilizada: Gómez Gómez, 2005 y 2011. No existe un gran número de publicaciones dedicadas al estudio de los expedientes durante la Edad Moderna; entre ellas se podrían seleccionar: García Herrero, 2002; Gómez Gómez, 1993, 2004 y 2010; Lorenzo Cadarso, 2001 y 2009; Rodríguez de Diego, 1998; Salamanca López, 2014 y 2015.

10 Santos García, 2012, 23.

11 Bernal, 1993, 118.

12 Pérez-Mallaína, 1992, 93.

según lo establecido en la normativa. Ya durante el viaje, el maestre tenía bajo sus órdenes a la tripulación y era el responsable de que el cargamento llegase en buenas condiciones. Solo las cuestiones puramente técnicas en asuntos de navegación quedaban reservadas al piloto, mientras que la auténtica capacidad para tomar decisiones generales sobre el destino del navío quedaba en manos del maestre, que era la autoridad suprema a bordo.¹³

Por otro lado, respecto a su relación con los mercaderes, tenía que ganarse su confianza para que les encomendaran sus partidas, por ello debía estar bien relacionado con el mundo de los negocios marítimos. Incluso, en numerosas ocasiones, los maestros actuaban como factores o socios de los mercaderes que fletaban las mercancías en sus barcos.¹⁴ Al llegar al puerto de destino, el maestre era el encargado de entregar las mercancías a sus respectivos consignatarios, cobrar los fletes correspondientes y pagar los impuestos reales. Terminada la descarga, debía iniciar de nuevo las gestiones para encontrar cargamento de regreso. Ya de vuelta a Sevilla, una vez pasadas las inspecciones pertinentes y pagados los salarios a los marineros, daba las cuentas a los dueños de las embarcaciones que, si quedaban satisfechos, le entregaban el salario por sus gestiones.¹⁵ Por último, tenía que proporcionar a la Casa de la Contratación las certificaciones que demostraban que había entregado las mercancías y pagado todos los impuestos para que se procediera a cancelar el registro del navío, trámite imprescindible para que pudiera ser admitido en la siguiente flota.

Además, el maestre era un hombre de mar, que debía tener conocimientos de navegación y estar preparado para sustituir al piloto en caso de necesidad. Durante el viaje no entraba en la guía de la nao, a cargo del piloto, aunque podía ocurrir que ambos puestos recayesen en la misma persona.¹⁶ La Corona siempre intentó que, aparte de ser un negociante, fuera experto en náutica. De hecho, en la Casa de la Contratación se impartían enseñanzas de navegación y se realizaban exámenes de maestre —obligatorios para poder ejercer como tal en la Carrera de Indias—. En estas pruebas, además de todos los conocimientos requeridos a los pilotos, se le exigía saber cómo se cargaba un buque, cuáles eran las normas de seguridad que fijaba la Casa o cuántos aparejos de repuesto debía llevar a bordo. En ese intento, la Corona tuvo un éxito muy relativo y la necesidad de encontrar

13 *Idem.*

14 Suárez, 2001, 215.

15 Pérez-Mallafina, 1992, 94.

16 Rodríguez Yanes, 1992, 23.

maestres y buques que llevasen mercancías hacía América obligó a disimular la falta de conocimientos náuticos de muchos de ellos.¹⁷

Los requisitos para la admisión de maestros

El maestro era nombrado por el dueño de la nao, convirtiéndose desde ese momento en el interlocutor entre los mercaderes que cargaban las mercancías en su barco y la Corona,¹⁸ en este caso la Casa de la Contratación, que ejercía como institución delegada de la Monarquía. Ahora bien, el nombramiento tenía que ser confirmado por este organismo,¹⁹ dando lugar a los expedientes de admisión de los maestros en las flotas.²⁰

Para poder ser admitidos en cada uno de los viajes, los maestros tenían que cumplir una serie de requisitos. En primer lugar, ser naturales de los reinos de Castilla, Aragón o Navarra.²¹ La prohibición de ejercer como pilotos a los extranjeros comenzó a raíz de la instrucción dada en 1527 al piloto mayor de la Casa, Sebastián Caboto.²² Posteriormente, en 1534, se señalaron las condiciones exigidas a los extranjeros que quisiesen ir a Indias como pilotos o maestros: estar casados con españolas y domiciliados en estos reinos o, siendo solteros, ser vecinos de ellos. Ante las reclamaciones que se produjeron, pues los extranjeros demostraban estos requisitos a través de la presentación de testigos en muchas ocasiones falsos, mediante real cédula de 2 de agosto de 1547 se ordenó que los extranjeros tuviesen que presentar en la Casa una fe realizada ante escribano público para demostrar de qué lugar eran vecinos y naturalizados.²³

17 Pérez-Mallaína, 2001, 55.

18 Pérez-Mallaína y Babio, 1980, 78.

19 Veitia, 1672, lib. II, c. VIII, 127.

20 Los expedientes de admisión de maestros se conservan actualmente divididos en tres series de la sección Contratación del Archivo General de Indias. Como expedientes exentos, en la serie «Expedientes de maestros» (Contratación, 4867) y en la serie «Fianzas de maestros», que en realidad son también expedientes de admisión (Contratación, 9 a 42, 586 a 594 y 5773 a 5775). También podemos encontrarlos formando parte de los complejos expedientes denominados «Registros de navíos», junto a toda la serie de trámites que tenían que pasar las embarcaciones para poder viajar a América con sus mercancías. Esto es así porque, a partir de 1581, lo normal fue que el expediente original quedara en el oficio del escribano de la Casa que se encargaba de su tramitación (dando lugar a las series que actualmente se denominan «Expedientes de maestros» y «Fianzas de maestros»), mientras que una copia certificada por el mismo escribano se unía al registro de navío, que quedaba custodiado en la Contaduría de la Casa.

21 *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXIV, ley XV. Veitia, 1672, lib. II, c. VIII, 127.

22 AGI, Patronato, 251, ramo 22.

23 AGI, Patronato, 251, ramo 47. Navarro García, 1967, 244.

El segundo requisito era haber sido examinados como maestros por el piloto mayor y el cosmógrafo de la Casa. A partir de 1534 el examen para maestros fue obligatorio, con el objeto de poder sustituir a los pilotos en caso de muerte o enfermedad.²⁴ En estos exámenes, como se ha dicho arriba, además de poner a prueba sus conocimientos cosmográficos y astronómicos, debían responder a cuestiones relativas al aparejo, tripulación y abastecimiento de la nave.²⁵ Además, desde 1552, fue necesario para examinarse haber cumplimentado un curso de náutica en la Casa.²⁶ Quedaban con esto equiparados los conocimientos científicos de los pilotos y los maestros, aunque en el orden científico se considerara superior la categoría de piloto y en el orden de los negocios, la de maestro.²⁷ Así, los pilotos podían actuar como maestros²⁸ «porque el piloto, siendo examinado, no tenía necesidad de lo ser de maestro por incluirse en el grado de piloto este otro y ser aquel mayor».²⁹ También los dueños de naos sin examinar podían actuar como maestros, aunque llevando consigo a dos pilotos.³⁰

Por último, la Casa de la Contratación siempre insistió en que los maestros fueran dueños de una parte del navío para aumentar su implicación y responsabilidad en el negocio naviero,³¹ exigiendo la demostración de la propiedad de, al menos, una octava parte de la embarcación.³²

Aparte de estos requisitos, y debido a las importantes obligaciones que debían cumplir, tenían que entregar una serie de garantías y demostrar el cumplimiento de sus responsabilidades económicas y fiscales ante la Casa de la Contratación.³³ Estas exigencias irían en aumento bajo la amenaza de duros castigos en caso de incumplimiento.³⁴ Incluso, en los diversos tratados de comercio firmados por la Corona con otros países, los maestros quedaban sometidos a fuertes sanciones en caso de descubrimiento de actuaciones ilícitas en sus naves, aunque no fueran culpables, tan solo por la omisión del deber de evitarlas.³⁵

24 AGI, Indiferente, 1961, lib. 3, 146r-147r.

25 Santos García, 2012, 29. Sobre el procedimiento que se seguía en los exámenes se puede consultar Navarro García, 1967; Borrego Plá, 1993 y 1994.

26 Pérez-Mallaína, 2003, 104.

27 Navarro García, 1967, 243.

28 *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXIV, ley XVII.

29 AGI, Indiferente, 1968. Cit. en Navarro García, 1967, 244.

30 *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXIV, ley XVIII.

31 Pérez-Mallaína, 2001, 55.

32 Veitia, 1672, lib. II, c. VIII, 127.

33 *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXIII, leyes XX-XXV. *Ordenanzas* [1552], 1647, n.º 160.

34 Pérez-Mallaína, 2009, 110.

35 Cantillo, 1843.

Los cometidos de los maestros, que se aseguraban mediante la entrega de fianzas en la Casa, quedaban recogidos en la instrucción que sus jueces oficiales les suministraban: no podían cargar más mercancías tras la última visita a la nao, salvo expresa licencia de la Casa, ni llevar pasajeros sin licencia; tenían que navegar directo hacia el puerto de destino y entregar allí el registro de mercancías y la correspondencia a los oficiales reales, a quienes también tenían que notificar la instrucción; del mismo modo, tenían que notificarla a cada uno de los pasajeros ante el escribano de la nao. Algunos de los capítulos de la instrucción se referían al escribano del navío y se complementaban con la instrucción que se le daba a este: podían nombrar otro escribano en caso de que falleciera el titular; tenían que velar porque los contratos a bordo se hicieran ante el escribano; que este realizara los testamentos e inventarios de bienes de los que fallecieran durante la travesía, vendiendo sus bienes en Indias si habían muerto en el viaje de ida o entregándolos en la Casa si habían muerto en el de vuelta; debían obligar al piloto a tomar la altura del sol ante el escribano en cada puerto en el que atracaran. En el viaje de vuelta tenían que traer víveres para ochenta días, evitar que nadie bajara del barco hasta ser visitado por los jueces oficiales de la Casa y entregar primero la correspondencia dirigida al rey y a la Casa que la de particulares.³⁶

Hasta tres tipos de fianzas tuvieron que otorgar los maestros para asegurar el desempeño de todas estas imposiciones: las llamadas fianzas de maestraje, las de penas pecuniarias y, en su caso, el testimonio o información de abonos.³⁷ Los trámites para el afianzamiento y la manifestación de otros deberes en la Casa daban lugar a la creación de los expedientes de admisión de maestros que analizaremos a continuación.

El procedimiento de admisión de maestros

Para ser admitido, el maestro tenía que presentar una petición. También podía presentarla el dueño del navío, expresando haber nombrado maestro o ejercer él mismo como tal. Esta petición solía realizarse de forma verbal ante uno de los escribanos de la Casa y, en su escritorio, su ayudante

³⁶ El contenido de esta instrucción quedó regulado en las ordenanzas de la Casa de 1552. *Ordenanzas* [1552], 1647, n.º 173 a 185.

³⁷ Una muestra de estas distintas clases de fianzas puede verse, por ejemplo, en el registro del navío Cristo del Buen Viaje y San Antonio, AGI, Contratación, 1204, n.º 18.

la ponía por escrito, aunque en ocasiones el maestre traía la petición ya redactada.

Presentado este documento, las primeras actuaciones que se realizaban eran anotar en cabeza de la petición el día en que se entregaba y el escribano al que tocaba por turno su tramitación. Ejemplos de estas anotaciones son las siguientes: «En 25 de febrero de 1594 años la presentó ante mí: Antonio de Frías [rúbrica]». «En II de março de 1594 años cupo a Gonzalo de las Casas».³⁸

En la petición el maestre presentaba a los fiadores, declarando la cantidad que avalaba cada uno hasta cubrir diez mil ducados, que era el montante exigido para la fianza de maestraje.³⁹ A veces también presentaba al fiador de las penas pecuniarias. Finalmente, solicitaba su admisión y la de los fiadores, como se puede observar en la siguiente petición:

Martín del Barco, maestre de la nao El Espíritu Santo, que va a la prouinçia de Yucatan con particular liçencia de Su Magestad, digo que yo pedí visita del dicho navío y vuestra señoría mandó que lo viesen los visitadores, los cuales lo han visto y declarado el porte y calidad de él, y yo nombro por mis fiadores para el cargo de maestraje a Pero Martínez de Oñate y a Aparicio de Arteaga, que son ricos y abonados. A vuestra señoría suplico los mande reçiuir e que se me dé el despacho necesario e para ello, etc. Martín del Barco [rúbrica].⁴⁰

De forma simultánea a la admisión del maestre, en la Casa de la Contratación también se tramitaba la admisión de la nao, de modo que la petición podía recoger ambas cuestiones, la presentación de los fiadores y la solicitud de visita al barco para su aprobación:

Andrés Sánchez, maestre de la nao nombrada La Trinidad, que está surta en el río y puerto desta çiudad, digo que yo quiero yr con la dicha mi nao a la prouinçia de Nueva España en compañía de la armada y flota que al presente se apresta e despacha para la dicha prouinçia.

A vuestra señoría pido y suplico mande darme liçencia y visita e despacho para que pueda yr con la dicha mi nao a la dicha prouinçia de Nueva España en compañía de la dicha flota y para las fianças del cargo de mi maestraje nombro por mis fiadores a Alonso López Escamilla e a Diego Felipe de Andino, vezinos desta dicha çiudad, que son abonados. Pido a vuestra señoría los mande reçebir y para ello, etc. Andrés Sánchez [rubrica].⁴¹

38 Cuaderno de fianzas de maestraje de 1594, AGI, Contratación, 9.

39 *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXIV, leyes XX y XXII.

40 Cuaderno de fianzas de maestraje de 1597, AGI, Contratación, 9.

41 Cuaderno de fianzas de maestraje de 1594, AGI, Contratación, 9.

La petición podía ir acompañada de otras escrituras que demostraran lo que se había expresado en ella. Algunos de estos documentos podían ser entregados por el interesado, como su nombramiento como maestro, el traslado de la escritura de compra del navío o la licencia real para navegar a Indias, entre otras.⁴² Por ejemplo, en el expediente de admisión del maestre Antonio Gómez de Urizar se puede encontrar la certificación notarial que entregó para demostrar que era dueño de parte del navío Nuestra Señora de los Dolores, San Andrés y San Jerónimo:

Doy fe que ante mí y ciertos testigos, oy día de la fecha, el capitán Gerónimo Francisco Mier del Tojo, vezino desta ciudad de Seuilla, dueño del navío nombrado Nuestra Señora de los Dolores, San Andrés y San Gerónimo, que está próximo a hacer viaje a la prouincia de Nueva España de Yndias, en la flota que al presente se despacha a cargo del general don Ygnacio de Barrios Leal, otorgó escriptura por la qual dijo que por quanto el susodicho tenía mucha voluntad que el capitan Antonio Gómez de Vrizar, vezino desta ciudad, por los muchos veneficios que de su mano a rezeuido, por tanto le hizo grazia y donación de la quarta parte del dicho navío, con todos sus aparejos y pertrechos, jarçia, artillería, municiones y aprovechamientos que le pertenecen para que sea suia propia desde oy en adelante, cuia donación le hizo con todas la cláusulas e ynsinuación y renunciación debidas y demás fuerzas y firmezas que para la validación se requieren y las de apoderamiento y desapoderamiento, cláusula de constituto y obligación de haberle por firme, so expresa obligación de su persona y vienes hauidos y por hauer y poderío de justicias con contrato expedido en forma, como parece por la dicha original que en mi rexistro queda a que me refiero, de que doy fe. En Seuilla a veinte cinco días del mes de abril de mil y seiscientos y nouenta y cinco años. Enmendado 'el'. Antonio Ruiz Jurado [rúbrica].⁴³

Otros documentos los expedía la propia Casa a solicitud del peticionario, aunque esta petición seguramente sería verbal, pues nunca aparece en los expedientes. En el registro del navío La María, que fue a Nueva España en 1586, se pueden encontrar dos trámites frecuentes que se realizaban a demanda de los maestros. Uno de ellos era la certificación del escribano de la Casa en la que se hacía constar que el maestre o el piloto habían exhibido su carta de examen:

42 Documentos de este tipo, como el nombramiento del maestre por parte del dueño de la nao, pueden consultarse, por ejemplo, en el expediente de admisión de Diego de Dicastillo, maestre de Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y las Ánimas en 1711. O también en el de Martín de Zavala, maestre del navío El Santo Cristo de San Román y Nuestra Señora de Ysamar (Copacabana). Ambos en AGI, Contratación, 594B.

43 Expediente de admisión del maestre Antonio Gómez de Urizar, AGI, Contratación, 2. La carta de donación otorgada ante el escribano público Antonio Ruiz Jurado se encuentra en Archivo Histórico Provincial de Sevilla (AHPSE), Protocolos Notariales, 5148, 371.

Yo, Francisco de Erquinigo, escriuano de Su Magestad y propietario de la Casa de la Contratación desta ciudad de Seuilla, doy fee que por vna carta de examen que exhibió Miguel Gerónimo Nauarro, maestre, escripta en pergamino, firmada de Alonso de Chaves, piloto mayor de Su Magestad, y firmado y signado de Lorenço de Miranda, escriuano, parece que el año pasado de mill y quinientos y ochenta y vno el dicho Miguel Gerónimo Nauarro fue examinado de maestre de la prouinçia de Tierra Firme por el dicho piloto mayor, de que parece que se le dio carta de examen, su fecha en veinte y dos de hebrero de dicho año de quinientos y ochenta y vno, según más largamente por ella consta y parece a que me refiero, la qual llebó en su poder originalmente el dicho Miguel Gerónimo. Y para que dello conste de su pedimiento di el presente, que es fecho en la dicha Casa, a çinco de março de mill y quinientos y ochenta y seis años. Francisco de Erquinigo, escriuano [rúbrica].⁴⁴

También podía aparecer la certificación de la Contaduría donde se dejaba constancia de que, según el expediente de registro de navío correspondiente al último viaje realizado por el maestre, había cumplido con todas sus obligaciones y entregado las mercancías y metales preciosos que había traído, pues sin haber satisfecho y cancelado este último registro no podía volver a viajar a Indias:⁴⁵

Yo, Ochoa de Urquiça, contador por Su Magestad de la Cassa de la Contratación de las Yndias desta çiudad de Seuilla, doy fee que por el registro de la nao nonbrada «La María», Miguel Gerónimo Nauarro, que vino de la prouinçia de Tierra Firme el año pasado de mill y quinientos y ochenta y çinco años, tiene satisfechas y entregadas todas las partidas de oro y plata que traya registradas y a su cargo, como parece por el dicho registro a que me refiero. Y de pedimiento del dicho Miguel Gerónimo Nauarro di la presente firmada de mi nombre. Fecha en Seuilla, a treze de henero de mill y quinientos y ochenta y seis años. Ochoa de Urquiça [rúbrica].⁴⁶

En otras ocasiones se aportaba otro tipo de documentos, como en el caso de Domingo López, maestre del navío Santa María, que entregó un traslado realizado en la Contaduría de la Casa de una real cédula por la que se le concedía a la ciudad de Mérida, en Yucatán, licencia anual de dos navíos para esa provincia:

Yo, Ochoa de Vrquiça, contador por el rey, nuestro señor, de la Casa de la Contratación de las Yndias desta ciudad de Seuilla, doy fee que entre las escripturas desta Casa que están en mi poder está un traslado de una Cédula de Su Magestad del tenor siguiente:

44 Registro del navío La María, AGI, Contratación, 1083, n.º 1.

45 *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXIV, ley XXVII.

46 Registro del navío La María, AGI, Contratación, 1083, n.º 1.

EL PROCESO DE ADMISIÓN DE MAESTRES DE NAVÍOS

El Rey. Por quanto por parte de la ciudad de Mérida de la prouinçia de Yucatán se me hizo relación que por ser la dicha prouinçia muy prove [*sic*] e no hirían a ella navíos fuera de la flota, ni auer en ella qué cargar, ni granjería que puedan traer a estos reinos, e quando vienen algunos nauíos con la flota de Nueva España, por llegar a ella tarde y ser aquella costa muy bazía, se pierden muchos de ellos, a cuya causa padeçen extrema neçesidad de las cosas nesarias para el sustento ordinario de los españoles e naturales de la dicha prouinçia, particularmente de vino, açeyte y bastimentos e ropa para se bestir e otras mercaderías, e que las quales que se lleban a bender son de la flota de Nueva España y se compran a eçesibos preçios, como consta por çiertos recaudos que se presentaron en mi Consejo de las Yndias suplicándome que, teniendo en consideración a lo sovredicho, mandase dar liçencia para que a la dicha prouinçia de Yucatán e puerto della puedan yr desde la ciudad de Seuilla o Cádiz dos nauíos de menor porte en cada vn año fuera de flota o en seguimiento della, con bastimentos e cossas nesarias e sustento de los españoles e naturales de dicha prouinçia, sin que se obligue e obliguen de yr con ellos maestros o pilotos exsaminados, ni llebar el artillerya que manda la ordenança. E auiéndose visto por los del dicho mi Consejo, acatando lo sovredicho, por la presente doy liçencia a la dicha prouinçia de Yucatán para que pueda yr a ella cada vn año con la flota de la dicha Nueva España los dichos dos nauíos de menor porte con los dichos bastimentos e cosas nesarias para sustento y prouisión de aquella prouinçia. E mando a los mis presidente y juezes offiçiales de la Casa de la Contrataçión de la dicha ciudad de Seuilla que en esta conformidad den a la parte de la dicha çiudad de Mérida el despacho que convenga para despachar e ynbiar los dichos dos navíos de menor porte y lo probeído en contrario para que esta vez e para que en quanto a esto dispense con ello; y en quanto a que no lleue maestre ni piloto exsaminado ni el artillería que mandan las ordenanças, lo proueeré si no tubiere ynconueniente, que yo se lo remito. Fecho en el Pardo, a seys de março de mill y quinientos y noventa años. Yo el rey. Por mandado del rey, nuestro señor, Andrés de Alba.

En testimonio de lo qual, de pedimiento de Blas Lorenço de Çepeda, di la presente, que es fecha en Seuilla a veynte de hebrero de mill y quinientos y nouenta y seys años.⁴⁷

La petición presentada por el maestre y el resto de la documentación seguían los mismos pasos que cualquier otra que se entregaba en la Casa.⁴⁸ En el escritorio del escribano al que le había tocado el asunto se realizaba un resumen al margen que constaba del nombre del maestre, el nombre del navío y la flota en la que iba. El escribano llevaba la petición a la próxima reunión del órgano encargado de la toma de decisiones en la Casa, la Sala de Gobierno, y allí la leía con la ayuda del resumen realizado. Tras su lectura, el presidente y los jueces oficiales que componían esta sala tomaban una determinación, que podía consistir en ordenar que se presentaran a los

47 Cuaderno de fianzas de maestraje de 1596-1597, AGI, Contrataçión, 9.

48 Sobre el procedimiento de toma de decisiones en la Casa de la Contrataçión: Fernández-López, 2015, 169-193.

fiadores —en el caso que no se hubiese hecho en la petición— o que se obligaran, es decir, que otorgaran las escrituras de fianzas y que se llevaran al fiscal, que tenía que decidir si se ajustaban a derecho y eran suficientes. Esta decisión era anotada en la misma Sala de Gobierno por el escribano mediante un decreto de trámite al pie de la petición.⁴⁹ Posteriormente, su oficial desarrollaba el escueto decreto mediante un acta de presentación y un auto de trámite que, normalmente, firmaba el escribano y rubricaban los jueces oficiales.⁵⁰

Un ejemplo, tanto del decreto como del acta de presentación de la petición y el auto de trámite, podemos tomarlo del registro del navío San Cristóbal, que fue a Nueva España en la flota del general Francisco de No-voa en 1586. El escribano anotó en la misma sala el siguiente decreto: «que se obliguen y traslado al fiscal». En el escritorio del escribano, sus oficiales desarrollaron el decreto y redactaron el acta de presentación: «En Seuilla, en la Casa de la Contratación de las Yndias, a seis días del mes de abril de mill y quinientos y ochenta y seis años, ante los señores presidente y jueces oficiales la presentó el contenido». Y el auto de trámite siguiente, que en este caso aparece firmado por el escribano sin las rúbricas de los jueces oficiales: «E los dichos señores mandaron que dicho Pedro Sánchez, maestre, y los fiadores que nombra se obliguen y se dé traslado al fiscal. Leonardo de Ayala [rúbrica]». ⁵¹

Esta primera decisión también podía ser denegatoria cuando el maestre o su navío no cumplían con los requisitos exigidos, como ocurrió en 1600 con la petición de admisión de Juan Bautista Jiménez, maestre de la nao San Vicente, al que se le denegó la solicitud por ser su nao de fabricación extranjera. En este caso, el decreto que se anotó fue: «E vista por los dichos señores dixeron que no a lugar lo que pide». Y el auto ya desarrollado: «E vista por los dichos señores dixeron que no a lugar dársele la visita que pide por ser nao fecha en San Juan de Luz y que si quisiere testimonio se le dé». ⁵²

A continuación aparecen siempre en los expedientes las escrituras de fianzas. En las décadas de los veinte y treinta del siglo XVI la única fianza que constaba era la de maestraje. A medida que fue avanzando la centuria

49 Los decretos de trámite son mandatos concisos de índole burocrático o informativo que debía cumplir el encargado del expediente. Gómez Gómez, 1993, 152.

50 Denominamos auto de trámite, para diferenciarlo del decreto de trámite, a la misma orden con una escrituración más desarrollada.

51 Registro del navío San Cristóbal, AGI, Contratación, 1083, n.º 2.

52 Registro del navío San Vicente, AGI, Contratación, 10.

se incrementaron las responsabilidades de los maestros y, con ellas, aumentaron las fianzas, que quedaron establecidas en tres hacia finales de siglo, tal como se dijo arriba. Una particularidad que tenían estas escrituras de fianzas es que no se otorgaban ante un escribano público, sino que se realizaban en la propia institución ante el escribano de la Casa.

La primera fianza, como ya se ha dicho, era la llamada de maestraje, en la que el maestro con sus fiadores se comprometían, mediante el aval de diez mil ducados, a cumplir con una serie cometidos.⁵³ La cifra era importante, en tanto que en la época esta cantidad podía ser equiparable al montante de la compra de una embarcación.⁵⁴ Las obligaciones que se garantizaban y se recogían en esta fianza eran las siguientes:

- No volver a cargar lo que los visitadores alijaran en Sanlúcar y pagar los perjuicios que hubieran ocasionado a los dueños de las mercancías alijadas.
- Ir derecho al puerto de destino sin realizar escalas.
- Guardar la instrucción y las ordenanzas de la Casa.
- Llevar las armas, artillería, municiones y tripulación que se le hubiera ordenado y traer las mismas en el viaje de vuelta.
- Hacerse cargo de los bienes de los difuntos en el viaje.
- Entregar toda la carga a los oficiales reales indianos y, con su licencia, a los consignatarios que vinieran asentados en el registro.
- Entregar a los oficiales reales de Indias el mismo registro de mercancías que le había sido encomendado en la Casa.
- Pagar los derechos reales.
- Ir derecho a Sevilla en el viaje de vuelta.
- No salir del barco ni dejar salir a nadie hasta ser visitado tras el viaje de regreso.
- En caso de arribar a otro puerto por tormenta o por necesidad de abastecimiento dejar salir solo a una o dos personas para conseguir lo necesario, bajo juramento de no sacar nada de la embarcación.
- Traer a la vuelta todo a buen recaudo, depositarlo en la Casa y, con su licencia, entregarlo a sus consignatarios.
- Satisfacer el registro en el plazo de cuatro meses desde su llegada a Sevilla.

⁵³ *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXIV, ley XX.

⁵⁴ Aunque, como señala Sergio M. Rodríguez, la casuística en torno a los precios de los navíos era muy variada dependiendo de su calidad, porte, si se vendía con aparejos y artillería, de las situaciones del mercado, etc. Algunos ejemplos se pueden consultar en Rodríguez Lorenzo, 2016, 82-84.

- Cumplir cualquiera de las obligaciones propias de los maestros.
- Quedaban excluidas de las obligaciones de los fiadores: las mercancías que por vía de encomienda un mercader le encargara vender, pues esa era función de factor, no de maestro; los bienes de difuntos que el general le diera a su cargo de pasajeros de otros barcos; los fletes que se le hubieran pagado al contado antes de realizar el viaje y las pagas de la gente de mar, cuya satisfacción era responsabilidad exclusiva del maestro.

La siguiente fianza era la de penas pecuniarias. Con esta fianza, uno o varios fiadores se comprometían a otra serie de obligaciones cuyo incumplimiento acarrearía unas sanciones que se repartían entre la Cámara Real y la Casa.⁵⁵ Los compromisos adquiridos en este documento eran:

- Tener preparado el navío y hacerse a la vela cuando lo ordenara la capitana y la almiranta de la formación y navegar en seguimiento de ellas, bajo pena de dos mil ducados.
- No llevar pasajeros sin licencia, bajo pena de mil ducados.
- Atenerse a lo que dijera el fiscal de la Casa en caso de ser condenado en la visita de vuelta.
- Tener pagados los impuestos del registro de mercancías de vuelta en cuatro meses, contados desde su llegada y desde que hubiera obtenido licencia para descargar despachada por la Casa, bajo pena de mil ducados.
- Presentar en la Casa certificación de tener satisfecho el registro y entregadas todas las mercancías en dos meses, contados a partir de que transcurrieran los cuatro meses anteriores, bajo pena de cien ducados.
- No arribar a otro puerto de Indias que no fuera para el que llevara licencia ni, a la vuelta, a otro que no fuera el de Sanlúcar, bajo pena de cuatro mil ducados.
- Dependiendo de la condición del maestro, tener contratados, al tiempo de la segunda visita, uno o dos pilotos examinados, bajo pena de mil ducados.
- Pagar todo aquello por lo que fuera condenado.

Por último, aparecía, en su caso, la información o testimonio de abonos, que servía para que la Corona se asegurara de la solvencia de los fiadores. Este documento era una nueva fianza donde dos o tres testigos

⁵⁵ Veitia, 1672, lib. II, c. VIII, 128. Escriche, 1852, 1341.

presentados por el maestre declaraban, bajo juramento, conocer a los fiadores de las fianzas de maestraje y de penas pecuniarias, testificando que eran «abonados», es decir, que sabían que tenían bienes para responder a las fianzas a las que se habían comprometido. Y se obligaban a pagar por los fiadores en caso de que estos no lo hicieran.⁵⁶

Tanto unas como otras fianzas las firmaban el maestre, los fiadores o abonadores, testigos y el escribano de la Casa, incluso, a veces, aparece también la toma de razón por parte del fiscal.

Una vez formalizadas todas las fianzas se daba traslado al fiscal, que tenía que informar sobre ellas. El fiscal las aprobaba, las rechazaba o pedía que se presentara información de abonos para asegurar el cobro a los fiadores —en el caso que no se hubiese presentado ya—. José de Veitia advierte a este respecto que una vez que las fianzas se presentan al fiscal, «las contradice o pide que se den abonadores de los fiadores, o impugna a alguno dellos o dize que lo ha visto y, ordinariamente, se provee como el fiscal pide».⁵⁷

El informe del fiscal podía aparecer mediante una simple anotación realizada por el escribano en la que tan solo decía: «el fiscal lo ha visto», lo que significaba que aprobaba las fianzas.⁵⁸ Sin embargo, los más interesantes son los informes denegatorios que se conservan originales en los expedientes y que se redactaban por extenso:

Muy illustres señores

El doctor Arias, fiscal de Su Magestad en esta Casa, respondiendo a çierto pedimiento fecho por Gerónimo de Porras, maestre que diçe ser de la nao nonbrada La Salvadora, en que pide visita para la dicha nao y liçencia para poder yr con ella a la prouinçia de Tierra Firme en conserva de la flota que este presente año a de yr a la dicha prouinçia, y para el cargo de su maestraje ofreçe por sus fiadores a Juan Gómez Pagador y Bartolomé Bautista y a Diego Felipe de Andino y Hernán García de Villamarín, digo que vuestra señoría le a de denegar la dicha licencia, declarando no auer lugar lo pedido por la parte contraria, por lo general y porque el dicho Gerónimo de Porras no es maestre examinado, ni a satisfecho su registro, ni dado quenta de los bienes de difuntos de él; y los fiadores que ofreçe no son abonados, ni tienen bienes algunos y, en caso que los tengan, son de las dotes de sus mugeres y están obligados e ypotecados a ellas y a otras muchas deudas que deven, e así se le a de denegar la dicha licencia y declarar no ser vastantes las dichas fianzas. Por las quales raçones pido lo pedido y sobre todo cumplimiento de justicia y para ello, etc. [Rúbrica]⁵⁹

56 Fernández de Herrera, 1724, 194.

57 Veitia, 1672, lib. II, c. VIII, 127.

58 *Ibidem*, lib. I, c. VI, 52.

59 Registro del navío La Salvadora, AGI, Contratación, 1084, n.º 5.

Tal como se puede observar, el informe del fiscal no solo se centraba en valorar la seguridad de las fianzas, sino que también estimaba el cumplimiento de otros deberes de los maestros. El informe era presentado por el propio fiscal en la Sala de Gobierno y a partir de este momento el escribano actuaba como si de una petición se tratara. Lo leía en la sala y anotaba el decreto de trámite al pie del informe, que en este caso concreto fue: «abonos y el fiscal de lo contrario». Al término de la sesión en audiencia, el escribano entregaba el informe a sus oficiales, quienes redactaban el acta de presentación en audiencia y el auto de trámite de los jueces oficiales:

En Seuilla, a veinte y tres días del mes de mayo de mill y quinientos y ochenta y seis años, ante los dichos señores presidente y jueces oficiales de Su Magestad en la dicha Casa, la presentó el fiscal. E los dichos señores mandaron que el dicho Jerónimo de Porras dé información de abonos de los fiadores que tiene y el fiscal de lo contrario, si quisiere.⁶⁰

En este caso se ordenaba al maestro que entregara el testimonio de abonos que no había proporcionado con anterioridad y daba la oportunidad al fiscal para que lo contradijera. Sin embargo, era rara la ocasión en la que el fiscal volvía a emitir un dictamen. A lo sumo lo que suele aparecer en la nueva documentación que se entregaba es la toma de razón por parte del fiscal, para dejar constancia de que la había inspeccionado.

Formalizadas las fianzas, los maestros tenían que cumplir con un requisito más para que se le diera la licencia de carga de mercancías. En cualquiera de los autos anteriores en los que se exigía al maestro que se obligaran sus fiadores o que entregara la información de abonos, o bien en otro nuevo tras la aprobación de las fianzas, se le conminaba a que entregara también las «certificaciones ordinarias». Mediante estas certificaciones demostraba que ni él ni el navío tenían deudas pendientes con la Contaduría de la Casa, con la Receptoría de la Avería, con el Consulado, con la Universidad de Mareantes, ni tenía ningún pleito pendiente con el fiscal. Estas certificaciones aparecen en los expedientes, normalmente, a continuación de las fianzas.

La certificación del contador de la Casa demostraba que en los viajes realizados con anterioridad el maestro había cumplido con todas sus obligaciones económicas, entregando las mercancías o la plata a sus destinatarios, sin que quedara nada pendiente: «El dicho maestro Juan Sánchez de

60 *Idem.*

Lefa no parece por mis libros que tenga resulta de que deua dar satisfazi3n en la Contadur3a desta Casa. Fecho en Seuilla, a diez y nueue de marzo de mill y seiscientos y quinze a3os. Don Antonio L3pez de Calatayud [r3brica]». ⁶¹

El receptor de la aver3a certificaba que el maestre hab3a pagado todos los derechos de aver3a de las mercanc3as que hab3a transportado con anterioridad. A partir de 1609, estas certificaciones tambi3n recogieron el pago de los salarios de los visitadores de la Casa que se hab3an ocupado de inspeccionar los nav3os: ⁶² «El dicho maestre Juan S3nchez de Lefa no parece por mis libros que tenga resulta ninguna de la aver3a y dex3 satisfazi3n a ella por lo que toca al salario de los visitadores. Fecha en Seuilla, a veinte y vno de marzo de mill y seiscientos y quinze a3os. Juan Alonso de Camino [r3brica]». ⁶³

Sin embargo, en 1619 se orden3 que los dos ducados que cada maestre ten3a que entregar para pagar a los visitadores se dejasen de dar al receptor de la aver3a y se entregasen a la Universidad de Mareantes. ⁶⁴

Otro de los cambios constatados desde mediados del siglo XVII es que junto a la certificaci3n de la Receptor3a de la Aver3a, aparece otra de la Contadur3a de la Aver3a en la que se verificaba tambi3n no tener ninguna deuda respecto a este impuesto: «Por los libros y papeles desta Contadur3a de Quentas del Hauer3a no parece en lo contenido en la certificaci3n de aver3a tenga cargo ni resulta alguna que satisfazer. Seuilla, febrero, XXVI de IUDCLVIII». ⁶⁵

Otra de las certificaciones necesarias fue la de la Universidad de Mareantes. Como refiere Jos3 de Veitia, todos los nav3os que fuesen o viniesen de las Indias estaban obligados a pagar a dicha entidad una cuarta parte de la soldada, sacada de todo el monto de los fletes. Por real c3dula de 21 de noviembre de 1605 se acrecent3 a media soldada, y por otra de 19 de julio de 1608 se sustituy3 el cobro de la media soldada por un impuesto consistente en un real y medio por tonelada. Para reforzar el cobro de este impuesto, se orden3 en 1614 que no se diese visita a ninguna nao hasta que se presentase certificaci3n de haber pagado el real y medio por tonelada a

61 Registro del nav3o San Lorenzo, AGI, Contrataci3n, 1162, n.º 2.

62 AGI, Contrataci3n, 11.

63 Registro del nav3o San Lorenzo, AGI, Contrataci3n, 1162, n.º 2.

64 *Recopilaci3n*, 1681, lib. IX, t. XXXV, ley XXIX.

65 Fianzas de Juan Antonio de Ugo Omerique, maestre de la nao San Felipe, AGI, Contrataci3n, 591A.

la Universidad de Mareantes.⁶⁶ Un ejemplo de estas certificaciones es el siguiente: «Pareze que el dicho Juan Sánchez de Lefa no deue cosa ninguna al Hospital ni Universidad de los Mareantes. Fecho en Seuilla, a veinte tres días del mes de marzo de mill y seiscientos y quinze años. Juan Zarco de Amaya [rúbrica]». ⁶⁷

El maestre también tenía que demostrar no tener ningún pleito fiscal pendiente. Estos pleitos, normalmente, se incoaban por fraudes descubiertos en las visitas de vuelta, a las que debía asistir el fiscal:⁶⁸ «El dicho Juan Sánchez de Lefa no parece hasta ahora que tenga pleito fiscal. Fecho en Seuilla, a veinte y tres días del mes de marzo de mill y seiscientos y quinze años. [Rúbrica]». ⁶⁹

Por último, a partir del año 1653 encontramos, junto a estas certificaciones, otra más procedente del Consulado en la que se hacía constar que el maestre y el barco no estaban pendientes del pago de ciertos impuestos: «Por los papeles y libros de la reseptoría del dos y medio por ciento del Consulado no consta ni parece que la nao y maestre que refiere la certificación de arriba tenga resulta que satisfaçer. Seuilla, y junio veynte y siete de mill seisçientos y çinquenta y tres. Don Juan de Alfossea». ⁷⁰

Una vez reunida toda la documentación aportada por el maestre, el escribano la llevaba a la Sala de Gobierno y, estando en regla y habiéndose visitado también el navío, los jueces oficiales por fin dictaminaban que se dirigiera a la Contaduría para que se le expidiera licencia con la que poder recibir carga y viajar al puerto de destino:

En Seuilla, en la Casa de la Contrataçión de las Yndias, a treynta días del mes de abril de mill e quinientos y noventa años, los señores presidentes y jueces oficiales de Su Magestad en la dicha Casa, aviendo visto la ynformación de abonos dada por el dicho Pedro Díaz Franco e de los fiadores que tiene dados para el cargo de su maestraje, dixeron que le davan e dieron liçençia para que con su nao nonbrada Nuestra Señora del Socorro pueda hacer viaje a la prouincia de Nueua España en conpañía desta flota, general Antonio Nauarro de Prados, como lo tiene pedido y mandaron que en la Contaduría desta Casa se le despache su registro y liçençia en la forma acostumbrada. [Rúbrica - Rúbrica - Rúbrica] Ante mí, Francisco de Chaves, escriuano [rúbrica]⁷¹

66 Veitia, 1672, lib. II, c. VII, 114-115.

67 Registro del navío San Lorenzo, AGI, Contratación, 1162, n.º 2.

68 Veitia, 1672, lib. I, cap. VII, p. 50.

69 Registro del navío San Lorenzo, AGI, Contratación, 1162, n.º 2.

70 Registro del navío Cristo de Maracaibo y La Aparecida, AGI, Contratación, 1200, n.º 2, r.6.

71 Registro del navío Nuestra Señora del Socorro, AGI, Contratación, 1091, n.º 10.

La licencia no quedaba archivada en el expediente, sino que la original se entregaba al maestre y una copia se registraba en los libros de licencias de carga de navíos existentes en la Contaduría, que en la actualidad no se conservan o no han sido localizados, y de los que tenemos noticias por los propios expedientes o por la normativa.⁷² El fiscal también debía tener otro libro registro de estas licencias que se expedían.⁷³ Con la operación de registro y entrega de la licencia se cerraba el procedimiento de admisión del maestre en la flota que se estuviese despachando.

Como ya se dijo anteriormente, la tramitación de la admisión de maestros podemos encontrarla como expediente exento, o bien formando parte de los complejos registros de navíos junto a otro gran número de trámites. Durante los tres primeros tercios del siglo XVI aparece en forma original en los registros de navíos, sin embargo, desde la década de los ochenta comienza a aparecer en forma de copia realizada por el escribano de la Casa, práctica que se generaliza totalmente desde los primeros años del siglo XVII.

En la Casa de la Contratación los escribanos eran los encargados de la gestión de los expedientes, escriturando todas las decisiones que se tomaban en la Sala de Gobierno y acumulando la documentación entregada por los dueños y maestros de navíos. Sin embargo, desde el momento en que se ordenaba la expedición de la licencia el expediente pasaba a la Contaduría, donde debía de quedar archivado una vez concluido.⁷⁴ A partir de las dos últimas décadas del siglo XVI, los escribanos dejaron de enviar a la Contaduría el original del expediente tramitado hasta ese momento y en su lugar remitían un testimonio de autos para que la Contaduría tuviera constancia de que el maestre había cumplido con todos los trámites y para que se le pudiera expedir la licencia de carga. Veamos un ejemplo tomado del registro del navío Santa Ana María, cuyo maestre, Diego Cid Altamirano, salió del río Guadalquivir con la flota del general Diego de Santurce Orozco para Venezuela. Al final del testimonio de autos, en el que se copió la petición, las escrituras de fianzas y se fueron narrando todas las decisiones tomadas por los jueces oficiales, el escribano anotó:

Según todo lo susodicho consta y parece por las dichas peticiones, fianzas y demás autos originales que quedan en mi poder a que me refiero y para que dello conste, en

72 *Recopilación*, 1681, lib. IX, t. XXXIII, ley VII.

73 *Ibidem*, t. III, ley XXI.

74 *Ibidem*, t. II, ley XXIX.

cumplimiento del dicho auto, y de pedimiento de Diego Zid Altamirano, di el presente testimonio, que es fecho en Seuilla, en esta dicha Casa, en zinco días del mes de septiembre de mill y seiscientos y quinze años. E fize mi signo [signo] en testimonio de verdad. Pedro Rodríguez de Salas, escrivano [rúbrica]⁷⁵

Esta diligencia dejaba constancia de cómo esta parte del expediente original quedaba entonces en el oficio del escribano y la copia la entregaba el maestre en la Contaduría para que le expidieran la licencia.⁷⁶

Conclusiones

Las múltiples tareas que el maestre de navío tuvo encomendadas lo convirtieron en una de las figuras centrales del comercio indiano. Por ello, la Corona lo consideró como la pieza ejecutora de su política y sus directrices comerciales y marítimas. Era al maestre al que se le exigía el pago de los derechos reales de la carga, y no a cada uno de los comerciantes que estibaban mercancías en su barco. Se le hacía responsable de cualquier negligencia o fraude en relación con las mercancías, ya fuera por sobrecarga, por transportarlas sin registrar o por atracar en puertos no señalados como destino. A pesar de no ser un cargo real, se le atribuía también el cumplimiento de la normativa sobre migración, culpándolo en caso de desertión de la tripulación o del descubrimiento de pasajeros sin licencia.

De este modo, a medida que aumentaron las responsabilidades de los maestros, se intensificaron los mecanismos de control a través de la institución delegada por la Monarquía para estos menesteres: la Casa de la Contratación. Ello conllevó una mayor complejidad de los requisitos y trámites a cumplir para que los maestros pudieran ser admitidos en las flotas. Las actuaciones y prácticas que se llevaron a cabo en la Casa para ejercer este control fueron cristalizando en expedientes, que surgieron en esta y otras instituciones como forma de facilitar la resolución de los negocios y como garantía de la gestión del organismo y del proceder de los oficiales que trabajan en ellas.

⁷⁵ Registro del navío Santa Ana María, AGI, Contratación, 1162, n.º 10.

⁷⁶ Como ya se advirtió en la nota 20, el original de esta parte de los expedientes, desde 1581 en adelante, con peticiones, fianzas y certificaciones ordinarias originales se conservan en las series «Expedientes de maestros» y «Fianzas de maestros». AGI, Contratación, 4867; 9 a 42; 586 a 594 y 5773 a 5775.

Estos expedientes no surgieron de forma espontánea, sino que fueron evolucionando y madurando a lo largo del tiempo. En el caso de los expedientes de admisión de maestros, las fianzas de maestraje comienzan a aparecer en la década de los veinte del siglo XVI, y no será hasta el último tercio de esta centuria cuando se añada el resto de fianzas. Ya a principios del siglo XVII aparecen las certificaciones ordinarias, que van aumentando en número durante la primera mitad del siglo.

El estudio de estos expedientes nos proporciona una valiosa información sobre las exigencias requeridas a los maestros de navíos, figura a la que la historiografía no le ha otorgado el lugar que le corresponde en orden a la importancia que ejerció en el tráfico indiano. Del mismo modo, nos revela el funcionamiento, la organización interna, los modos de trabajo y prácticas de expedición y gestión documental de la Casa de la Contratación, cuestión apenas conocida de la institución.

Recibido el 12 de octubre de 2016
Segunda versión el 22 de febrero de 2017
Aceptado el 3 de marzo de 2017

Referencias bibliográficas

- Acosta Rodríguez, Antonio; González Rodríguez, Adolfo L. y Vila Vilar, Enriqueta (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, CSIC, Fundación El Monte, 2004.
- Bernal Rodríguez, Antonio Miguel, «Maestros y señores de naos, con particular referencia a los onubenses y la financiación de la Carrera de Indias», en Torres Ramírez, B. (coord.), *Huelva y América: Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Diputación Provincial, 1993, I, 105-124.
- Borrego Plá, María del Carmen, «La Casa de Contratación y Huelva: Facultaciones de tripulaciones a Indias hasta 1700», en Torres Ramírez, B. (coord.), *Huelva y América: Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Diputación Provincial, 1993, II, 39-67.
- Borrego Plá, María del Carmen, «Maestros y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700», en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, Junta de Andalucía, Cajasur, 1994, 129-142.
- Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2001.
- Cantillo, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la*

- Casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843.
- De Carlos Boutet, Guiomar (coord.), *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003.
- Escriche, Joaquín, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia*, París, Librería de Rosa, Bouret & Cía, 1852.
- Fernández de Herrera Villarroel, Jerónimo, *Práctica Criminal*, Madrid, Imprenta de Gabriel del Barrio, 1724.
- Fernández-López, Francisco, «La Casa de la Contratación de Indias: gestión, expedición y control documental (siglos XVI-XVII)», *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, XXXVI, 144, Zamora (México), 2015, 169-193.
- García Herrero, Víctor, *La vía de Cámara en los reinados de los Reyes Católicos y Carlos I: Memoriales y expedientes de Badajoz en la Sección Cámara de Castilla del Archivo General de Simancas (1494-1555)*, Badajoz, Diputación Provincial, 2002.
- Gómez Gómez, Margarita, *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1993.
- Gómez Gómez, Margarita, «La nueva tramitación de los asuntos indianos en el siglo XVIII: de la “Vía del Consejo” a la “Vía reservada”», en Barrios, F. (coord.), *El gobierno de un mundo. Virreinos y Audiencias en la América Hispánica*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004, 203-252.
- Gómez Gómez, Margarita, «El Documento público en la época moderna. Propuesta metodológica para su estudio», *Boletín de la Sociedad española de Ciencias y Técnicas Historiográficas*, 3, Madrid, 2005, 45-64.
- Gómez Gómez, Margarita, «El expediente administrativo: Origen y Desarrollo Constitucional», en Lorente Sariñena, M. (dir.), *¿Justicia y/o Administración? una Historia de la Formación de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa en España*, Madrid, Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial, 2009, 369-404.
- Gómez Gómez, Margarita, «Del “ministerio de papeles” al “procedimiento”», en Garriga, C. (coord.), *Historia y Constitución. Trayectos del constitucionalismo hispano*, México, Instituto Mora, 2010, 347-378.
- Gómez Gómez, Margarita, «La documentación de Indias. Reflexiones en torno al método diplomático en Historia», en Munita Loinaz, J. A. (coord.), *Mitificadores del pasado, falsarios de la Historia*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2011, 161-185.
- Ibarra Rodríguez, Eduardo, «Los precedentes de la Casa de la Contratación de Sevilla», *Revista de Indias*, 3, 4 y 5, Madrid, 1945, 85-97, 5-54 y 5-38.
- Lorenzo Cadarso, Pedro Luis, *El documento real en la época de los Austrias (1516-1700)*, Cáceres, Universidad de Extremadura, 2001.

- Lorenzo Cadarso, Pedro Luis, *Estudio diplomático de la evolución del expediente administrativo en la Edad Moderna: el ejemplo de los corregidores de Badajoz*, Cáceres, Universidad de Extremadura, 2009.
- Morales Padrón, Francisco, *Teoría y leyes de la Conquista*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, 1979.
- Navarro García, Luis, «Pilotos, maestros y señores de naos en la Carrera de las Indias», *Archivo hispalense. Revista histórica, literaria y artística*, 46, 141, Sevilla, 1967, 241-298.
- Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratación de Sevilla y otras cosas de Indias y de la Navegación y Contratación de ellas*, Sevilla, Francisco de Lyra, 1647.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, *Los Hombres del Océano*, Sevilla, Diputación Provincial, 1992.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, «La Creación de la Universidad de Mareantes», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 39, Madrid, 2001, 43-62.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio: «El arte de navegar: ciencia versus experiencia en la navegación transatlántica», en De Carlos Boutet, G. (coord.), *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, Madrid, SECC, 2003, 103-118.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, «Las ordenanzas de 1534 para la seguridad del tráfico transatlántico», en Musset, A. y Calvo, T. (eds.), *Des Indes occidentales à l'Amérique Latine*, 1, México, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 2009, 105-118.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio y Babio Walls, Manuel, «El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la Carrera de Indias», en *Documentación y archivos de la colonización española*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1980, II, 73-85.
- Piernas Hurtado, Manuel, *La Casa de la Contratación*, Madrid, Imprenta de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, 1907.
- Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias*, Madrid, Juan de Paredes, 1681.
- Rodríguez de Diego, José Luis, «Evolución histórica del expediente», *Anuario de Historia del Derecho Español*, LXVIII, Madrid, 1998, 475-490.
- Rodríguez Lorenzo, Sergio M., «Sevilla y la Carrera de Indias: las compraventas de naos», *Anuario de Estudios Americanos*, 73, 1, Sevilla, 2016, 65-97.
- Rodríguez Yanes, José Miguel, «La tripulación de las naves en el comercio canario-americano (siglos XVI-XVII)», *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 5, Puerto del Rosario, 1992, 15-58.
- Salamanca López, Manuel, «Expedientes de publicación de las bulas en la villa de Madrid durante el reinado de Fernando VI», en Herrero de la Fuente, M.; Herrero Jiménez, M.; Ruiz Albi, I. (coords.), *Alma littera: Estudios dedicados*

- al profesor José Manuel Ruiz Asencio*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2014, 601-614.
- Salamanca López, Manuel, «De los otros documentos...El expediente municipal moderno», en Pueyo Colomina, P. (coord.), *Los lugares de la escritura: la ciudad*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, Diputación Provincial, 2015, 265-284.
- Santos García, Inés María, «El oficio de maestre en la Carrera de Indias», *Revista General de Marina*, 263, 1, Madrid, 2012, 23-39.
- Schäfer, Ernesto, «La Casa de la Contratación de Indias en los siglos XVI y XVII», *Archivo Hispalense. Revista histórica, literaria y artística*, 13 y 14, Sevilla, 1945, 149-162.
- Serrera Contreras, Ramón María, «La Casa de la Contratación en Sevilla (1503-1717)», en De Carlos Boutet, G. (coord.), *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, Madrid, SECC, 2003, 47-64.
- Suárez, Margarita, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Veitia Linage, José de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas, impresor mayor, 1672.