

MAESTRES Y SEÑORES DE NAOS, CON PARTICULAR
REFERENCIA A LOS ONUBENSES,
Y LA FINANCIACION DE LA CARRERA DE INDIAS

por

ANTONIO MIGUEL BERNAL

En síntesis, todo parece indicar que el desarrollo de la modalidad crediticia de préstamo y cambio marítimo en Sevilla, durante el siglo XV, anterior al Descubrimiento de las Indias, seguía pautas similares a las usuales a las hasta entonces practicadas en el ámbito mercantil mediterráneo con la formalización pública, ante escribano, de las escrituras, la presencia de la doble modalidad de préstamos —a riesgo de nao y de mercaderías—, la dualidad también de deudores —gente de mar y mercaderes—, la multiplicidad de acreedores con especial intervención de los cambiadores, como rasgo diferenciador, la limitación temporal del riesgo a 3 meses y pago a los 8 días de regresar la nave a salvo y por último una media, por cuantía, de unos 2000 mrs. aunque no faltasen los crecidos créditos concedidos para expediciones hacia las islas atlánticas o territorios africanos. También, y es otro dato a retener por el momento, hay que destacar el hecho de que los partícipes en la financiación tuviesen en su mayoría la vecindad en la ciudad de Sevilla, bien como *señores o maestros de naos*, como mercaderes, menestrales, etc.; de entre los extranjeros, los genoveses aparecen también como los primeros implicados. Por limitarnos al año de 1472, punto en verdad inicial de nuestro análisis, aparecen ya vinculados a la actividad mercantil miembros tan significativos como Gerónimo Grimaldo, Galeoto de Castello, Giacomo Domestigo, Oberto Imperial, J. Bta. Centurión, Francisco Pinelo, Pedro Tar-

so, Bta. y Fco. Riberol, Bartolome Calvo, Domenego de Mata, etc. entre otros.

Como escribiera Ortiz de Zúñiga, desde 1380 la navegación entre Sevilla y los puertos de la Andalucía con las islas Afortunadas se fue haciendo más frecuente, intensificándose a medida que se ampliaban los descubrimientos portugueses en el Atlántico. Una abundante bibliografía —a destacar el artículo pionero de Pérez Embid— pone de manifiesto la atracción que, desde el primer momento, tuvieron las Canarias en ciertos albergos genoveses así como mercaderes venecianos interesados en los negocios de esclavos, orchilla y caña de azúcar, negociación que en el caso de los primeros en parte principal se haría desde el puerto sevillano. De igual modo, los principales familias que participan en la conquista de Canarias y su incorporación final a la Corona de Castilla aparecen en íntima conexión, en sus actividades y empresas, vinculados con la ciudad del Guadalquivir. Y en cierto modo, suele ser habitual presentar la actuación de los castellanos y el quehacer mercantil de mercaderes y marinería bajoandaluza en Canarias como un prólogo de lo que hubiera de suceder en las Indias.

Como ha escrito E. Otte en fecha reciente, tenida cuenta lo que era la actividad marítima y mercantil de Sevilla y puertos bajoandaluces durante el siglo XV, *el descubrimiento de América fue inevitable*, inserto en ese proceso de incipiente expansión colonial que Castilla y Portugal protagonizaban, mano a mano, en las rutas atlánticas. Y aunque no es hasta el siglo XVIII cuando los españoles llaman, sin eufemismo, *colonias* a sus territorios de América, a semejanza de lo que holandeses, ingleses y franceses venían haciendo con las suyas, de lo que no hay lugar a dudas es que, desde el primer momento, como negocio colonial fue concebido y organizado el tráfico indiano. En 1495, tres años escasos después del Descubrimiento, se pone en manos de particulares la explotación directa de las Indias, con renunciación implícita, por parte de la Corona, de la adaptación del modelo portugués de monopolio público de los frutos coloniales. Ya desde el primer momento, la participación del Estado —Corona de Castilla—, en la expedición inicial de 1492 y en las siguientes fue, en términos monetarios, ridícula siendo el dinero empleado, en su casi totalidad, de procedencia privada y en buena parte extranjera (genoveses y, al parecer, los florentinos que acreditaron a Colón). Como dejara es-

crito un coetáneo, Fernández de Oviedo, que tan bien conociera lo que estaba sucediendo en las décadas iniciales a partir de 1492, *casi nunca sus magestades ponen su hacienda y dinero en estos nuevos descubrimiento, excepto papel y buenas palabras*. Lo que con igual rotundidad expresaría Carande, tan buen conocedor del tema hacendístico castellano, al decir que los gastos de la hacienda real, en las Indias, en tiempos de los Reyes Católicos y de Carlos V, fueron insignificantes.

La iniciativa privada al instrumentalizar y financiar tales operaciones lo hacía bajo los supuestos más evolucionados del capitalismo mercantil que por entonces se configuraba, poniendo en juego las modernas técnicas contables, las formas asociativas comerciales más complejas y los instrumentos de créditos más idóneos — cambios y letras de cambios— con el claro y único objetivo de maximalización de beneficios, al margen de cualquier pretendida limitación de naturaleza eclesiástica, lo que fue desde el primer momento entendido y apoyado por el propio Estado. Los nuevos territorios eran, ante todo, *mercados* donde la especulación y el riesgo marcaban la tasa de beneficio.

La Corona, a través de la Casa de Contratación, el Consulado —en cuanto agrupación de mercaderes que estaban facultados para negociar desde Sevilla— y los proveedores —castellanos o extranjeros— de capitales y mercancías, más que contrapuestos, tenían intereses convergentes cuando no complementarios y para todos era requisito imprescindible mantener la funcionalidad del comercio colonial en términos de privilegio y mercado reservado. Desde la economía real, el elemento que vertebra y sostiene dicho sistema era el crédito, de ahí lo necesario de un ordenamiento, aunque fuese mínimo, que estableciese las garantías necesarias ante el nivel elevado de riesgo asumido por los partícipes activos. En este contexto el control de las operaciones de cambio marítimo y préstamos a riesgos adquieren relevancia capital, siendo ésta la fuente informativa de nuestro estudio.

De 1492 a 1498 no parece que prestasen especial interés los medios empresariales sevillanos por negociar con las nuevas colonias, actitud que cambiaría a raíz del tercer viaje de Colón, en 1498, con el descubrimiento de las perlas en la costa venezolana. A partir de entonces la actuación privada en el comercio transatlántico iría un aumento con menoscabo de lo que fueran las capitulacio-

nes de Santa Fe; en enero de 1503 se crea la Casa de Contratación, cuyas primeras ordenanzas instruyen sobre los cuidados a tener en la elección de los capitanes de naos y en la obligatoriedad del *registro*, o manifiestos de carga de las mercaderías depositadas abordo, a la ida como a la vuelta, todavía en régimen comercial de monopolio por la Corona. No obstante, desde febrero de 1504 el régimen de monopolio regio queda cancelado y el comercio con América se abre a todos los súbditos de Castilla. En seis años, de 1498 a 1504, el panorama había cambiado por completo hasta el punto de que los capitanes de armada, salvo uno, se convierten en maestros de la Carrera y prefieren la negociación a los descubrimientos en las nuevas tierras y los extranjeros se muestran solícitos a invertir sus capitales por vía de préstamos marítimos generándose tal actividad, como consecuencia de ello, que ha de requerir muy pronto la primera intervención y regulación del crédito en el comercio colonial.

Ignorados por la historia oficial, más atenta al relumbrón de los conquistadores y gobernantes, fueron hombres grises los que dieron vida a la Carrera desde la economía real. Los que se encargaron de mantener el continuo ajetreo de las idas y venidas de los barcos, los que proveían de víveres y vituallas a los colonos asentados en las Indias, quienes dirigieron la explotación de las colonias y retornaron a Europa las riquezas del Nuevo Continente fueron hombres de la más variadas condiciones sociales y económicas a quienes guiaba, según circunstancias, la maximalización de un beneficio empresarial o el afán de lucro puro y simple aunque en todos persistía como meta el logro de un enriquecimiento fácil y rápido a la vez. Si, como parece, una incipiente configuración del capitalismo ya estaba latente desde mediados del siglo XV, no es de extrañar que se considere que éste llegase a su «florecimiento» a raíz del descubrimiento americano.

Cuando de operaciones crediticias se trata hay una barrera que marca con nitidez dos grupos, en principio, excluyentes aunque solidarios formado por quienes solicitan los créditos y por los que aportan los capitales requeridos. La división, aunque tajante, presenta modalidades muy complejas debidas sobre todo a la escasa especialización de funciones —navieros, mercaderes, financieros— que se diera en la primera etapa del comercio colonial, de ahí la ambivalencia que nos vamos a encontrar en ciertos grupos que pi-

den y otorgan créditos a un tiempo. Las operaciones crediticias no siempre se establecen de manera directa entre acreedores y deudores; funciona todo un entramado de intermediaciones, cesiones de crédito, libradores y librados que extienden la participación en el comercio colonial, aunque sea de manera indirecta, a grupos y personas que en principio pudieran parecer alejados en extremo de ella. No sólo son los mercaderes, maestros y navieros los recipiendarios del crédito: a él recurrirán, bajo la modalidad de cambio y préstamo marítimo, desde el modesto funcionario que va a desempeñar su primer empleo a Indias y carece de lo imprescindible, incluido el precio del pasaje, a un todopoderoso Virrey; fue también el modo ordinario de allegar recursos para las expediciones de conquista y el extraordinario al que hubieron de recurrir, a veces con demasiada frecuencia, los almirantes de las flotas y el propio Consulado de Sevilla para despachar los convoyes o disponer los medios necesarios para su guarda. En cuanto a los acreedores no todos fueron banqueros o mercaderes potentados; desde nobles titulados a humildes artesanos, por mecanismos diversos, invirtieron con ánimo especulativo sus excedentes de rentas patrimoniales o modestísimos ahorros pasando por funcionarios, viudas o conventos. Bien fuera por falta de liquidez y escasez de numerario o por las condiciones de riesgo en que se hiciera la negociación con Indias, lo cierto es que nadie arriesgaba al completo su propio peculio o capital empresarial. Todos los partícipes eran deudores y el norte de la contratación estribaba en diversificar riesgos e inversiones haciendo del crédito la piedra angular de la negociación.

Según la función económica desempeñada los beneficiarios del crédito pueden reducirse en tres grupos primarios: uno, el de la *gente de la mar* donde se integran los navieros, armadores, maestros, pilotos, marinería y demás personas vinculadas al transporte marítimo como actividad principal; dos, el de los *mercaderes*, considerando tal categoría socioeconómica en sentido amplio que abarcaría desde los grandes cargadores, cosecheros y mercaderes especializados en la reexportación de productos antes importados al modesto artesano que comercia con productos por él elaborados; tres, el constituido por quienes sin participar en las funciones de transporte, producción o comercio acceden al crédito al ejercer ocasionalmente algunas de ellas, en particular la de tráfico mercantil que

realizan funcionarios, militares y clero destinado a Indias o simples pasajeros que, al emigrar, llevan consigo algunas mercaderías confiando en que la rápida ganancia obtenida les permita disponer de fondos iniciales para un mejor asentamiento.

ESCRITURAS DE CAMBIOS Y RIESGOS MARITIMOS

DEUDORES

Distribución por actividad

1466 - 1556

Actividad	Nº Esc.	Maravedies	Ms/Escr.
Maestres/capitanes, solos	639	23081183	36120
Maestres señores de naos	344	13762864	40008
Señores de naos, solos	85	3289718	38702
Maestres y señores, juntos	350	14748479	42138
Maest., sres. y mercaderes	139	5089598	36615
Maest., sres. y gente de mar	33	1294970	39241
Pilotos, escr. naos, marineros,...	88	991739	11269
Funcionarios, etc.	40	2075619	51890
Mercaderes, varios	200	5362433	26812
Artisanos y mercaderes	227	5234830	23060
Prof. liberales	14	558195	39871
Corredor de lonja	5	97575	19515
Clero	2	213000	106500
Apoderados de naos			
Sin especificar			
TOTALES	2166	75800203	34995

Procedamos ahora a un análisis más detallado. En primer lugar, los *hombres de la mar* que, como era previsible, dada la naturaleza y cometido del registro de cambios, se convierten en los principales perceptores del crédito marítimo aunque no necesariamente con la finalidad exclusiva de destinar su importe a los gas-

tos ocasionados por el tráfico y navegación sino dirigido en parte principal a las actividades mercantiles. Los principales componentes de este grupo lo forman:

Los señores de naos.— Son los propietarios de los barcos y según circunstancias pueden desempeñar un papel activo y directo en el gobierno de los mismos (en tal caso, maestros y señores a un tiempo) o limitarse a ser mero partícipe de la negociación en función del capital invertido en la nave cediendo ésta para su explotación a algún maestro.

Es bajo esta segunda acepción como vamos a estudiarlos ahora. Desde fines del siglo XV, y más aún a raíz del descubrimiento, eran muchos los que disponiendo de dineros adquirirían la propiedad de una nave, en totalidad o como copropietario junto a otros, que destinaban a las expediciones mercantiles hacia los nuevos territorios. Extendían un *poder* suficiente y amplio a un maestro quien asumía el gobierno de la nave, reclutamiento de la marinería, avituallamiento y preparación de la misma así como le facultaba para cobrar los fletes, llevar carga por cuenta propia o en compañía de otros —por lo general, con el propietario de la nao—, para todo lo cual el dueño extendía además poder particular para que, como tal maestro, pudiese tomar a cambio marítimo sobre la nave las cantidades que les fueren precisas o estuvieren permitidas, de cuya deuda el señor de la nao podría, o no, hacerse solidario según lo que se hubiese al formalizar el contrato de maestrazgo. Por lo común tales dueños absentistas de naos, que no eran navegantes, trataban de rentabilizar la inversión que la compra le supusiere gracias a los altos beneficios obtenidos de los fletes y además a través de la práctica de una cierta actividad mercantil que, por razones diversas, no se quería hacer de manera directa y se utilizaba el subterfugio de persona interpuesta en la figura del maestro. Desde fines del XV en los puertos bajoandaluces se hizo frecuente esta figura del naviero-rentista cuya presencia parece intensificarse a raíz del descubrimiento. Es por ello por lo que durante las primeras décadas del siglo XVI, en términos relativos, los contratos de cambios otorgados por señores de naos son muy reducidos en número y cuantía al menos en comparación con los suscritos por los restantes grupos principales —maestros y mercaderes—. Entre 1466-1556 la contratación directa realizada por los señores de naos fue del 5,5% de las escrituras y el 5,7%

del dinero contratado mientras que para 1557-1614 serían el 28,9% y 30,4% respectivamente: o lo que es igual, la cauta participación inicial en el comercio colonial que aún se diera en algunos señores de naos cede en la segunda mitad de la centuria siendo cada vez menos rentista y absentista de la navegación y, por contra, cada vez más naviero y activo mercader.

¿A quiénes pertenecieron las naves de la Carrera? Por desgracia, una vez más hemos de señalar la escasez de estudios que puedan dar cumplida cuenta a dicha interrogante. A partir de los registros de cambios y protocolos notariales para el largo periodo de 1492-1614, conocemos quienes fueran los señores de las naos que navegaban a Indias. La documentación sobre los cambios marítimos nos permite acercarnos al tema a un nivel de precisión hasta ahora no conocido, razón por lo cual, para evitar reiteraciones innecesarios nos limitaremos en nuestro comentario tan sólo a los años de dicho registro se han conservado datos, (remitimos al lector interesado o curioso a la lectura de los apéndices insertos en nuestro estudio más amplio sobre la financiación general del comercio colonial español, siglos XV-XIX).

Es sabido que desde mediados del siglo XV en los puertos bajoandaluces se iba perfilando un importante grupo naviero involucrado en las expediciones atlánticas destacando entre ellos conspícuos miembros de la gran nobleza señorial que, aparte del control territorial de las tierras conquistadas, había tomado posiciones en las zonas de litoral y puertos pues no en balde la economía del valle del Guadalquivir, desde la conquista cristiana, estuvo abierta al doble movimiento export-import de sus puertos. Sólo por inercia histórica puede mantenerse el tópico manido de una nobleza al margen de la negociación mercantil. El duque de Medinaceli, en marzo de 1493, solicitaba la merced de poder enviar cada año a las tierras descubiertas varias carabelas suyas; igual interés suscitó el descubrimiento en la casa de los Medinasidonia, asentados en Sanlúcar y en las villas marítimas del litoral onubense bajo el control de la rama secundaria de los Portocarrero.

A la hora de lucrarse con los pingües negocios que los nuevos mercados coloniales prometían, todos querían participar, incluida la más alta magistratura: el primer asiento del Registro oficial de cambios de la Contratación, de fecha 4 de diciembre de 1507, se hace por el maestre Diego Rodríguez Grajeda quien era

coopropietario con la Reina de una nao que habilitaba para ir a las Indias a negociar. El maestre compensaba a la Reina con 300.000 ms. No era la única participación pues pocas semanas después, el 6 de febrero de 1508, se abre nuevo registro del dinero tomado a cambio por Esteban Santaçelay, maestre de una nao mediana llamada la Magdalena que era también propiedad de la Reina, en este caso al completo; todavía en 1514 se cita la carabela Consolación, propiedad de S.A., que tenía por maestre a Andrés Niño. También, en el primer libro registro, aparecen doña Francisca Ponce de León, como propietaria de dos naos —S. Cristóbal de 150 Ts. y S. Telmo de 80 Ts.— y don Pedro de Portocarrero como coopropietario de 1/5 de la nao Sta. María de la Rábida. En el año de 1509 figura la duquesa de Medinaceli como propietaria de la Trinidad, que lleva como maestre a Juan Ortiz, vecino de su feudo del Puerto de Sta. María. Otros miembros distinguidos son Fco. Despíndola, del que se dice sea alcaide y vecino de Sanlúcar, propietario en 1508 de la mitad de la nao S. Cristóbal y dueño en 1509 de la nao Sta. Catalina o el caso de los representantes de la pequeña nobleza sevillana, muy pronto encumbrada, como lo fueran el caballero veinticuatro Fco. de Alcázar y el jurado Alonso de Medina, señores ambos de naos en 1509 con el nombre de S. Salvador, o el veinticuatro J. Fdez. Melgarejo dueño de la cuarta parte de la S. Miguel, en 1508. Por último, como se dirá después, hay señores de naos que son altas dignidades eclesiásticas, inquisidores, etc.

De los restantes señores de naos, en los años inmediatos al descubrimiento, destacan, en primer lugar, los cómitres cada vez menos vinculados a los servicios de la real armada y convertidos en emprendedores mercaderes, como Bartolomé Díaz propietario en 1509 de las naos Sta. María de la Luz y Sta. María de la Antigua, en 1510 de S. Salvador y en 1513 de S. Francisco. Inclusive, entre quienes firmaron con la Corona los primeros asientos de Armada —La Cosa, Guerra y Bastidas—, éste último renuncia y se hace mercader actuando en próspero negocio, desde 1509, como vecino de la Española, con su nao Sta. María. Aunque el ejemplo más representativo de la ambigüedad inicial entre descubridores, transportistas y mercaderes lo ofrezca Diego de Nicuesa propietarios de 4 naos —Trinidad, S. León, Santiago y Sta. María del Cabo— con las que organiza la expedición de 1508-1509.

Lo más usual sería el de propiedad compartida entre señores y maestros, que aparecen asociados no sólo por el condominio de la nave y la función de transportista que ello conlleva sino que juntos participan, además, en operaciones mercantiles, de forma mancomunada e *insolidum*, al responsabilizarse ambos por igual de las deudas contraídas por cambio marítimo, dejándose de ello constancia tanto en los asientos del registro como en las peticiones de licencia para tomar a cambio; pertenecen a esta clase el conjunto de escrituras que hemos agrupado como suscritas por *maestros y señores, juntos*. A veces la propiedad era compartida por mitad y no son infrecuentes los ejemplos en que el maestro a lo sumo lo que poseía fuera tan solo $1/3$ o $1/5$ de la misma repartiéndose el resto entre acaudalados vecinos de los puertos bajoandaluces de la más diversa jerarquía social. La presencia de esos «socios capitalistas» vendrían impuesta tanto o más que por la precariedad económica de los maestros, tal vez faltos de los recursos suficientes para afrontar la travesía atlántica y el largo tiempo de navegación que suponía, como por el afán participativo de quienes sin ser «gente de la mar» querían acceder de manera directa al tráfico mercantil con las nuevas tierras; más aún, en ocasiones eran un grupo de mercaderes y particulares los que adquirirían la nave designando luego al maestro que hubiera de gobernarla cediéndole una cuota participativa en la propiedad de la misma por razones de interés mercantil y de seguridad de los capitales invertidos. Sería una fórmula mixta de propiedad y actividad económica a la que se recurriría con frecuencia hasta los años de 1534-35 cuando se promulgan las ordenanzas específicas sobre la navegación indiana y se establecen con nitidez la separación de competencias y funciones de transportistas y mercaderes de la Carrera. Entre 1492-1530 dicho grupo suscribiría el 22,7% de las escrituras y el 25,7 del dinero contratado por la gente de la mar. Con la erección de la Universidad de mareantes, por un lado, como asociación gremial de la patronal naviera, y la del Consulado por otro, como Universidad de cargadores que agrupaba a los mercaderes, hacendados y comerciantes capacitados para intervenir en el tráfico colonial, las formas mixtas de condominio fueron cediendo en favor de la propiedad exclusiva de las naves por los propios maestros, de modo que entre 1557-1614 las operaciones conjuntas efectuadas por ambos apenas sobrepasaban el 6% del total

de contratos y dinero prestado a la gente de mar. Desde las décadas de 1540-50 los cargadores no consideran ya necesario ni rentable invertir en naves, aceptando al pago de fletes y seguros y beneficiándose de los préstamos marítimos en cuanto a mercaderes bajo la garantía de las mercaderías por ello cargadas. Tal vez también fuera decisivo la profesionalización que se impone en el transporte marítimo a partir de esas fechas.

Lo característico de las propiedades de naos compartidas por maestros y socios capitalistas es la presencia mayoritaria andaluza en tales asociaciones, quizás como respuesta de la todavía débil estructura naval en la región debiéndose adquirir las naves, las más de las veces, en los puertos cantábricos por ser más adecuadas a la travesía de las Indias. En 1507 Juan de Ferrol, de Palos, como maestro, y Alonso Guillén de Sanlúcar, compran a J. de Garte, de Laredo la Sta. María de Grana en 305 ducados. En el mismo año: compraría el licenciado Becerra la mitad de la nao Sta. Clara a P. Hermosa, vecino de Santander; Sebastián Arnedo adquiriría la Sta. María de Recamban, en Flandes; el maestro Martín Villarín se quedaría con la mitad de la nao nueva Sta. María que los vascos, de S. Sebastián, Arnao Vidao y Diego de Quejo, le vendieron en 500 ducados; o la Sta. María que el maestro Rodríguez Pepino y P. Gómez de la Puebla, vecino de Triana, compraron al gallego Juan de Tapia. En 1508 se acentúa la transferencia de propiedad de naves vascas a maestros y mercaderes andaluces: el cambiador sevillano Pedro de Xerez adquiriría de los guipuzcoanos Lope de Escoriaza y N. de Gómez la Sta. María de la Antigua por 250 ds.; Lope Sánchez, de Palos, compraba al vasco Juan de Arriaga la Sta. María de 120 ts.; J. de Arrona adquiriría la Sta. Bárbara, de 70 ts. en 95 ds. de E. de Arçaga, de S. Sebastián y Fco. Niño la Montemayor, de 70 ts. también, del guipuzcoano Ramos de Leza en 320 ds.

La asociación propietaria entre capitalistas y maestros fue intensa, durante los años primeros, en los puertos de Palos, Sanlúcar y Sevilla, sin que aparezcan en los registros mención alguna al puerto gaditano, cuya relación detallada se incluye en el apéndice correspondiente. Destacaba en Palos, como señor de naos, el regidor Alonso Gutiérrez propietario de entre 1508 y 1512 de las naos S. Cristóbal, la Gutierrez Grande y Consolación; Alonso de Palma, residente en Trigueros, con la Sta. María de Regla, en 1508;

de Palos eran también Arias Pérez, Fco. del Castillo y Rodríguez Prieto y los bachilleres Diego Gómez y Diego González. De Sevilla figuran como socios capitalistas Gonzalo Fernández, copropietario con Fdez. Melgarejo de la S. Miguel, en 1508; el bizcochero Luis Fernández propietario de la carabela Sta. María del Onid, en 1510, quien en 1514 aparece, aunque como cómitre, compartiendo la nao Santiago con Rodríguez Pepino; el almojarife G. de Sta. Cruz con la Magdalena, Pedro de Trigueros, Diego Rodríguez, etc. y como vecino ya de la ciudad, en 1512, Vicente Yáñez Pinzón que compartía la propiedad de la carabela la Concepción con el maestre trianero Juan López; vecinos de Sanlúcar eran Fdo. Caballero y Juan Pérez de Cean dueños de la S. Antón, en 1508.

Por último, no faltan ejemplos de asociación entre maestros y señores de otros lugares del reino de Castilla sobresaliendo, como era ya conocida, la presencia de los navieros vascos. De la villa asturiana de Llanes era Juan Vidal y su cuñada Teresa, ambos propietarios en 1508, de la nao la Magdalena, de donde era también el maestre de la misma P. Galguera; de Carrión de los Condes, Rodrigo de Serna que en 1508 figura como dueño de la Sta. María de Guadalupe; el bachiller Martín Hernández Enciso, dueño de la Santiago en 1513, era de Calahorra y de Santander P. de Hermosa asociado con el onubense Sancho Gómez, en 1507, con la nao Sta. María aparte de otra, la Sta. Clara cuya mitad vendiera al licenciado Becerra; valenciano era J. Soler, maestre y señor de la Sto. Spiritu, en 1526, y gallego Ruy Fernández, señor de nao en 1515. Los vascos, por su parte, ya tenían activa presencia antes de 1492 en los puertos andaluces y fueron ellos quienes además de aprovisionar de naves y personal marinero especializado en la navegación atlántica terminarían a fines del XVI por controlar el transporte marítimo con las Indias. En su caso, la modalidad de asociación de capitalista y maestre apenas se da en la Carrera, aunque no falte algún que otro ej. como el de Ochoa de Sarasuan, vecino de Motrico, que compartía la Sta. Clara con el maestre A. de Laranga (1/4) o que formasen compañía de propietarios como la de Churruca, Sánchez Aramburu, Pérez Anchótegui e Iñiguez de Ochandiano, mercaderes guipuzcoanos, que en 1525 nombran maestre de su nao Trinidad a D. Ibarrola, de Azcoitia; lo habitual en ellos fuera el caso de propietarios de naos que al mismo tiempo eran maestros de sus naos, que estudiamos

en el siguiente apartado, con una clara especialización entre transportista marítimo y mercader.

El alcance de la asociación establecida entre socios capitalistas y maestros, fuesen éstos a su vez copartícipes en la nao o no, se establecía a través de dos tipos de poderes: para designar maestro y para tomar a cambio. De ellos han quedado testimonios innumerables en los protocolos sevillanos y algunos ejemplos en los Registros oficiales de la Contratación pues como se dijo era perceptivo a los maestros, si no eran dueños de toda la nave, presentar las autorizaciones pertinentes para sacar dinero por préstamo marítimo. Por el primero, cuando el maestro no era copropietario, los dueños de la nave lo que hacían era extender su nombramiento como maestro de la misma con indicación del cometido a desempeñar, funciones y competencias: administrar y gobernar la nave, quitar y poner marineros, fletarla para los viajes que fuese a hacer con libertad de rutas y puertos, extender los contratos de fletamiento con los que cargaren mercaderías y los de pasaje con los viajeros «e así mismo que pueda sacar e saque a cambio sobre la dicha mi nao, fletes e aparejos della e para fornescimiento e despacho della cualquier maravedis e ducados...» y dar y otorgar en la dicha razón cualquier contrato de fletamiento, de cédula de cambio o de recibimiento y que del dinero que sacare a cambio pueda obligar y obligue a su paga a la nao, sus fletes, aparejos y lo que mejor parado de ella se salvaré. En el segundo caso, siendo el maestro copropietario, los socios capitalistas definían el alcance de su compromiso como deudores: con un formulario muy similar al anterior, otorgaban poder «libre e llenero e cumplido» al maestro para «rescibir prestados a cambio para fornescimiento e despacho de la nao» una determinada cantidad, que se explicitaba así como el nombre del acreedor, consintiendo a continuación los socios capitalistas de la nave que de los primeros maravedies o pesos que se recaudasen de los fletes se hiciera el pago de la dicha deuda contraída y hasta en tanto se hiciese la paga asumían los compromisos de garantía que la nao habría de desempeñar. Aunque aparentemente similares, la diferencia entre uno y otro poder venía impuesta por la explicitación del alcance, limitado o no, de la deuda asumida acorde con la situación de propietarios exclusivos y copartícipes que los socios tuvieren.

Por la propia naturaleza de los poderes otorgados se desprende

que las cantidades recibidas a préstamos por maestros y señores de naos, conjuntamente, estaban destinadas a la *habilitación* del navio para el viaje a emprender, considerándose por tanto como «capital circulante» en la cuenta de explotación del navio. En suma, capitales cedidos para la organización y ejecución del transporte tales compra de material —velas, jarcias, cabos, planchas, clavos, etc.—, salarios y raciones de la marinería, reparaciones, etc. No parece, en principio, que se contemplase el endeudamiento suscrito como fórmula de financiación de operaciones mercantiles conjuntas entre señores denaos y maestros, aspecto sobre el que matizaremos, sin embargo, más adelante.

Los maestros.— La vieja tradición medieval, plasmada en las leyes amalfitanas de navegación, que hacía a mercaderes, armadores y marineros socios de la empresa común que suponía ser cada viaje emprendido quedaría obsoleta en la praxis de los viajes atlánticos coloniales de fines del siglo XV y XVI. En efecto, el incremento y la aceleración en la circulación monetaria y el definitivo despeje de un capitalismo mercantil favoreció la división del trabajo, quedando los marineros reducidos a meros asalariados, y tipificando en funciones diferentes las actividades de mercaderes y armadores. El gozne que articulaba elementos tan diversos era el maestro y la nao.

Hasta bien avanzado el siglo XVII la figura de los maestros sería la pieza vertebradora del tráfico colonial por cuanto en ellos concurrían circunstancias y características comunes a los diferentes grupos interesados en la negociación al desempeñar a un tiempo funciones propias de armadores, gente de mar y comerciantes. Una primera división hemos de establecer entre los maestros: la de aquellos que eran sólo maestros de la nao y la de quienes eran además de maestros copartícipes como armadores y dueño, del todo o parte, de la misma. La presencia de maestros que habilitaban y navegaban con naves de otros dueños no eran en puridad meros asalariados de éstos pues en los contratos de maestraje se les asignaba una participación en los beneficios de la expedición bien facultándosele cargar mercaderías propias o, lo más frecuente, operar como socio en las operaciones mercantiles que los dueños realizasen. Fueron frecuentes durante los primeros años por cuanto en el precario ordenamiento marítimo castellano medieval se fijaba que fuesen personas examinadas en lo tocante a la navegación. Son

en esos años que, según nuestros cálculos, se extienden hasta la década de 1530-1540, cuando predominan los maestros marineros provenientes de los puertos del litoral atlántico andaluz. Del listado general que insertamos en apéndice del estudio detallado que hemos dedicado a esta cuestión hemos podido identificar, gracias a la información de las escrituras en cambio y riesgo, la procedencia de ellos aunque quedan todavía un importante número por identificar: de 86 escrituras suscritas por maestros entre 1507-1514 eran residentes en Palos el 26,7%, el 22% de Triana, el 19,7% en Sevilla, el 12,7% entre Moguer, Huelva y Trigueros (en total, para los onubenses el 39,4%) y el 10,4 para los puertos gaditanos de Sanlúcar, Pto. de Sta. María y Gibraltar quedando el 8,2% restantes para maestros provenientes de puertos del Cantábrico. Se confirma pues la afirmación de Otte al resaltar el protagonismo de la flota bajoandaluza en la etapa inicial del comercio americano.

Ciñéndonos a los naturales y vecinos de los puertos onubenses, en los primeros años de la Carrera, tenemos como propietarios de naos que navegan a las Indias, por cuenta propia o bien financiados casi siempre por mercaderes y cambistas genoveses a Pedro de Portocarrero, dueño en 1507 de la Sta. María de la Rábida, y a Alonso Guillén propietario de la Sta. María de Granada; en 1508, Arias Pérez y Alonso Gutiérrez, vecinos de Palos, y Alonso de la Palma, vecino de Trigueros, propietarios respectivamente de La Trinidad, S. Cristóbal y Sta. María de Regla; en 1512, de nuevo Alonso Gutiérrez, dueño de la S. Salvador, el piloto de Palos Antón Cansino propietario de la Santa Justa y Rufina, Vicente Yáñez Pinzón con La Concepción y los vecinos de Palos Diego Rodríguez Prieto y J. Gutiérrez dueños mancomunados de la S. Andrés; en 1513 figura la nao Santiago, propiedad del bachiller Martín Fdez. de Enciso; en 1514 Juan Jurado, Pedro Quinto y Juan Izquierdo, todos de Palos, señores de la Sta. María de la Antigua y en 1515 de nuevo Diego Rodríguez Prieto con la Sto. Espíritu. Más significativa de la presencia de los onubenses en esta etapa inicial es la relación de maestros que como hombres de mar, navieros y mercaderes tuvieron un influjo decisivo en los comienzos del comercio americano:

AÑO	Mestre	vecino	nao	acreedor
1506	Fco. Rodríguez Zarco		S. Cristóbal	
1506	Alonso Quintero		Sta. Ana	
1506	Alonso Quintero		Trinidad	A. y J. Riberol
1507	Fco. de Triana	Moguer	Sta. M. Rabida	Los Grimaldi
1507	J. de Lepe	Lepe	Sta. María Espino	M. Cisbón
1507	Juan del Ferrol	Palos	Sta. M. ^a Granada	Catanon y Castellón
1508	Sancho Gómez	Huelva	Sta. María	Bta. Catanon
1508	Manuel Cansino	Huelva	S. Miguel	Centurión, Lizarraza, Pinelo
1508	Alonso Quintero	Palos	La Trinidad	Centurión, Cisbón
1508	Juan Bermúdez		Sta. M. ^a Regla	Alonso de Palma
1508	D. Fdez. Valiente		S. Cristóbal	Cisbón
1509	Lope Sánchez	Palos	Sta. M. ^a Antigua	Pinelo, Grimaldo, Curunan, Mallea
1509	Fco. del Castillo	Palos	S. Salvador	Catanon, Xerez, G. de Sevilla
1509	Andrés Gavino	Moguer	Santiago	Catanon
1509	Pedro de Umbria	Moguer	Sta. M. ^a del Cabo	Catanon
1509	P. Glez. Romero	Palos	Consolación	Pinelo, Grimaldo, Centurión
1510	Pedro Grande	Palos	Santiago	Grimaldo
1512	Gregorio Martín	Palos	Sta. Cruz	A. Bernal
1512	Juan de Morillo	Huelva	Sta. J. y Rufina	Grimaldo
1512	Juan Cansino	Palos	S. Cristóbal	
1512	A. García Cansino	Palos	S. Andrés	Andrea Pravesin
1512	Fco. Dorta	Moguer	S. Juan	Juan Roldán
1513	Pedro Camacho	Moguer	Santiago	A. Bernal
1513	Gómez de Matanza	Trigueros	Consolación	Despindola, T. de Brujas
1513	Antón Cansino	Palos	Concepción	López de Azoca, vasco
1513	Juan de Herrera	Huelva	Sta. M. Cinta	Centurión, Grimaldo
1514	A. Hdez. Hervero	Palos	S. Cristóbal	
1514	Cristóbal de Maya	Palos	S. Andrés	
1514	Bmé. Fernández	Palos	Sta. Ana	
1514	Juan Alvarez	Palos	S. Cristóbal	A. Garrido, de Palos
1514	Pedro Medel	Palos	Sta. M. Antigua	Grimaldo, Catanon, Xerez
1515	Juan de Herrera	Huelva	S. Francisco	P. de Majaea, vasco
1515	Alonso Caballero	Palos	Sta. María	
1515	Fco. García Galdín	Palos	Consolación	Alonso Perona
1515	Martín Núñez	Palos	Sta. M. Antigua	Alonso Perona
1515	A. García Cansino	Palos	Sto. Espíritu	Grimaldo, Centurión

Queda otro número considerable de onubenses vinculados a esta fase inicial del comercio, transporte y financiación de la Carrera como los miembros de las familias Niño, Cansino, y Yáñez Pinzón o la de los Prieto, importante hacia la década de 1520, y a las que dedicamos estudio aparte.

Los atisbos de política nacionalista de los Trastamaras, a semejanza de los Tudor, exigiendo que la fábrica y propietarios de las naos con las que se iniciaba la expansión atlántica fuesen castellanos favoreció la primacía inicial de maestros y armadores andaluces y vascos aunque también fuera importante la presencia de extranjeros naturalizados, remitiendo al lector interesado a un trabajo nuestro específico sobre esta cuestión. A través de las operaciones de préstamos marítimos se pueden reproducir las secuencias que marcan el abandono progresivo durante el siglo XVI por los andaluces del control de la navegación como armadores y como hombres de la mar. Hasta 1530 aproximadamente, eran andaluces los *maestres marineros*, es decir aquellos que por razones profesionales gobernaban naos de señores que actuaban como socios capitalistas, quienes contratan las mayores cantidades de dinero por el sistema de préstamos a riesgos y cambios: algunos llegan a formar dinastías como los onubenses Carreño, Cansino o Quintero o los Rodríguez Zarco con presencia dominante en la Carrera desde 1506 a 1530, pasando de maestros a señores de naos; otros se mantienen como maestros vinculados siempre a un mismo grupo societario como J. Farfán unido a Nicuesa, Cr. Beços, Fco. Triana a Bmé. Díaz, Cr. Suárez, Rodríguez Vizcaino, J. Ortiz a la duquesa de Medinaceli, J. Medina que sería uno de los maestros de más larga presencia inicial, desde 1506 a 1520 de forma ininterrumpida, al frente de la Sta. María de Granada, amén de los Grajeda, Fdez. Soria, Gómez de Matanza, González Nájera, Rodríguez Negrere, R. Bermejo y tantos otros. Entre 1507 y 1530 estos maestros, en su nombre, contratan el 41,5% de las escrituras y el 40,3% del dinero de los cambios asumiendo el protagonismo principal por cuanto no sólo era dinero para habilitar la nao sino también para adquirir mercaderías con que negociar, lo que hacen como agente delegado de los socios dueños de las naos. En cierto modo, la presencia de tales *maestres marineros*, como doble comanditario —navegación y comercio— de los dueños de los barcos era una clara continuación del sistema bajomedieval imperante en el

mundo mediterráneo que, sin modificaciones sustanciales, se traspasa a la navegación atlántica durante las primeras décadas.

Hacia los años de 1530-35 el sistema queda obsoleto por cuanto las condiciones del comercio colonial, a gran distancia de tiempo y espacio, además de lo subido de los capitales y beneficios que estaban en juego, determina que sean paulatinamente sustituidos por la figura del *maestre señor*, dueños de las naves que gobernaban. Podían ser maestros señores cuyo negocio radicaba en los fletes y transportes, o bien maestros señores cuyo interés estribaba sobre todo en la negociación. La primera, como veremos, fue la opción mayoritaria de los vascos, mientras que la segunda impera entre los andaluces hasta el último tercio del siglo XVI cuando finalmente quedan postergados en las funciones de navieros y armadores. Aunque desde fecha muy temprana miembros destacados del comercio sevillano, en su mayoría conversos, como Isla, Jerez, Jorge, Alcázar aparecen como dueños de naos, u otros como Bastidas, Nicuesa, Bartolomé Díaz, Pinzón, Niño, etc., la presencia de maestros señores, siendo notoria entre 1492-1515, comienza a ser relevante hacia los años de 1520, fecha en que se resquebraja la vieja estructura medieval: destacan entre ellos Lope Sánchez, Sánchez Morales, Sánchez Calabrés, Fco. López, Herrera, Fco. García, Ginés Carrión o Jerónimo Rodríguez, entre otros muchos. Cuando las disposiciones de 1534 y 1552, así como la creación de la Universidad de mereantes, insisten en la profesionalidad marinera de los maestros, la figura del mercader sevillano convertido en maestro de su nao declina y para Palos, Moguer, Lepe, Huelva, Trigueros, etc. la hecatombe se habría consumado hacia mediados de la centuria. Así como los viajes atlánticos promovieron el ascenso rutilante de los puertos sevillano y onubenses, fueron también las propias exigencias de dicho tráfico —desarrollo de un capitalismo en el transporte marítimo— los que terminaron marginándolos. Los beneficiarios serían los puertos de la Bahía y en particular Cádiz desde donde, a fines del XVI, se fletaban y gobernaban la mayor parte de los navíos de matrícula andaluza que hicieran la Carrera. Pensamos que muchos de los nombres de maestros y señores correspondientes a 1557-1614 que no hemos podido identificar entre los elencos sevillanos corresponden a gente de la mar y armadores de procedencia o residencia gaditana.

A mi entender, son los navieros vascos los que van a dominar

la Carrera. Antes de 1492 son habituales en el puerto de Sevilla y hacia 1500, al confirmárseles sus privilegios, se sabe que tenían en Cádiz una especie de corporación o colegio de pilotos cuyo origen se quería remontar a muchos años atrás. Compañeros de Colón en el primer viaje, con barco y maestre aportado por el vizcaino Juan de la Cosa, a ellos recurren los maestros y señores andaluces para proveerse de nuevos barcos, como ya indicamos antes. Con tal motivo aparecen ligados a la Carrera los vascos Arnao Vidao y Ochoa de Sarasuan, en 1507, y Sancho de San Juan, en 1508, entre otros. Es a partir de 1507 cuando su presencia directa se hace ostensible bajo signos de modernidad, como armadores y navieros, que contrastan con el arcaísmo de los puertos andaluces. Todavía, al inicio, figuran algunos como maestros marineros aunque ya se perfila la importancia creciente de los *maestros señores*, con clara especialidad de transportista cuyo primer negocio estribaba en los fletes. La importancia de su participación requiere un estudio específico, que le dedicamos en otro lugar.