

DON JOSÉ DE VEITIA Y LA UNIVERSIDAD DE MAREANTES

María del Carmen Borrego Plá
Universidad de Sevilla

Sirva este breve estudio como muy merecido homenaje a quien ha sido y es mi profesor y maestro, el Doctor Don Luis Navarro García. Precisamente la temática de este trabajo ha sido elegida, primeramente en función del gran interés que desde siempre ha mostrado el Doctor Navarro por todo lo referente a la historia de la Sevilla indiana, tal y como demuestran sus numerosas publicaciones en tal sentido. En segundo lugar, porque El Libro de Actas de la Universidad de Mareantes fue la primera monografía en la que trabajamos conjuntamente y gracias a ella aprendí tres pautas que me han acompañado siempre a lo largo de toda mi vida universitaria: generosidad, insistencia y rigurosidad. Por ello de nuevo muchas gracias, «pues hay que sembrar para recoger, porque un hombre vale por lo que construye».

UN BURGALÉS EN LA SEVILLA DEL SEISCIENTOS

Poco tiempo después del descubrimiento del Nuevo Mundo, Sevilla se convertía en «el gran portón indiano», al ser designada como puerto único de Indias, siendo el Guadalquivir uno de los grandes protagonistas de este histórico monopolio, al convertirse en la gran vía marítima de comunicación con el Atlántico. Pero a la vez, este río actuaba como tajo o límite fronterizo de dos Sevillas, tan dispares entre si, que incluso tenían ópticas diferentes en la filosofía de vida y también en la forma de intervención dentro de «la carrera indiana». La primera, liderada urbanísticamente por la catedral, albergaba muy cerca de ella las dos grandes instituciones burocráticas de la citada «carrera»: la omnipresente Casa de la Contratación encargada de «todo lo indiano» y el Consulado de Mercaderes, corporación, que como muy bien refiere el profesor Navarro, pronto iba a convertirse en un grupo de intereses que llegaría a condicionar el tráfico indiano, dada la intensa presión ejercida sobre la susodicha Contratación. Pero separada por un puente de barcas, al otro lado del río, en este caso aglutinado por la parroquia de Santa Ana, se levantaba el arrabal de Triana, verdadero

«micromundo», habitado en buena parte por «la gente de mar de la carrera» y cuyo máximo exponente estaba en la Universidad de los Mareantes, situada precisamente en la plazuela de la citada iglesia, lindando su fachada posterior con la actual calle Betis. Según Domínguez Ortiz y en base al censo arzobispal de 1588, la ciudad hispalense contaba en aquellos momentos con 14.381 casas y 26.986 vecinos, convirtiéndose en una especie de «babelia» en constante movimiento, repleta de gente, curiosos, nobles, pícaros mendigos sacerdotes..., que al calor de las flotas intentaban pasar al Nuevo Mundo para cumplir sus sueños¹.

Mientras tanto lejos de allí, en Burgos, un 23 de enero de 1623 nacía don José de Veitia y Linaje, de padre vizcaíno y madre castellana –de la merindad de La Bureba–. Al ser el padre hidalgo, la familia viviría de las rentas, aunque dentro de una discreta dignidad. No obstante en 1636 y gracias al empeño del arcediano de Bribiesca, Bartolomé de Castro, nuestro personaje pasaba a Oñate para ampliar conocimientos y aunque no conseguiría título académico alguno, ello no fue óbice para que muy pronto se convirtiera en un auténtico autodidacta. En 1641 Juan Fernández de Castro, pariente del susodicho arcediano y a la vez familiarmente relacionado con la importante familia sevillana de los Castro, intervino para que Veitia se trasladara a la ciudad hispalense. Allí, otro burgalés, Jerónimo de San Vitores y Fernández de Castro, Caballero de la Orden de Santiago y tío del anterior, viendo la capacidad de su paisano, lo acomodó en la aduana de Sevilla, despertándosele a partir de este momento, 1644, una gran afición por todo lo relacionado con la administración. Dos años más tarde ascendería a contador del almojarifazgo –dirigido desde Contratación–, habiéndose casado ya por entonces con doña Tomasa Josefa Murillo, sobrina del genial pintor, en la iglesia de La Magdalena, pasando a vivir primero en la collación de San Vicente y posteriormente en la del Salvador. Fueron aquellos, años difíciles para una Sevilla en donde incidieron malas cosechas, enfermedades, depresión económica, amenazas de Cádiz por el comercio ultramarino... Ante una coyuntura tan complicada y negativa, Veitia, como tantos sevillanos, acudiría en busca de consuelo a la religión y su acendrada devoción se plasmaría haciéndose hermano de las cofradías de La Veracruz y de La Santa Caridad, precisamente el fundador de ésta última, Miguel de Mañara, sería uno de sus grandes amigos; como también lo serían los miembros de las colonias burgalesa –a quien tanto debía– y vasca, ambas de gran relieve en la Casa de Contratación y en el Convento Grande de San Francisco donde contaban con capilla propia, siendo nuestro personaje en 1649, el encargado de fundar en la misma una capellanía de misas, entregando para todo lo cual, 1.000 ducados de vellón, siendo el primer patrón de ella.

La competencia y honradez de su persona le haría continuar escalando puestos en la administración, como teniente del tesorero juez oficial del almojarifazgo –1649– y en 1653

1 Domínguez Ortiz, Antonio, *La Sevilla del siglo XVII* (Colección *Historia de Sevilla*, Director Morales Padrón), Sevilla, Universidad, 1984, pp. 68-69.- Borrego Plá, Carmen, «Sevilla, Puerto y Puerta de Indias: la Marinería Oceánica hasta 1700», *Archivo Hispalense*, número 229, Sevilla, Diputación Provincial, 1992, pp. 3-4.- Montoto, Santiago, *Las calles de Sevilla*. Sevilla, Librería Anticuaria Los Terceros, 1990, p. 234.- Navarro García, Luis, «El Puerto de Sevilla a fines del XVI», *Archivo Hispalense*, número 139-140, Sevilla, Diputación Provincial, 1966, pp. 4-7.- Para más noticias sobre el primitivo edificio de la Universidad, Navarro García, Luis, «La Casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla» en *La Casa de la Contratación y la Navegación de España y las Indias*. Sevilla, Universidad-EEHA-El Monte, 2003, pp. 743-766.

adquiriría el oficio de contador propietario de averías de la Contratación, previo pago de 60.000 ducados a la viuda de su antecesor –Lorenzo Montesinos–, mas otros 1.500 a la Corona. Cantidades todas ellas ciertamente elevadas y provenientes principalmente de las ayudas de Bartolomé Pérez Ortiz, racionero de la catedral y familiar de su esposa. El nuevo cargo con 500 ducados de sueldo además de las consabidas propinas, mejoraría su situación económica, no teniendo que depender tanto de mecenas y parientes, situándose además entre los principales protagonistas de la sociedad sevillana. En 1659 le llegaría un nuevo éxito profesional, al ser nombrado tesorero y juez oficial de la Casa de Contratación, trasladando su morada a «las casas principales, cuya propiedad es de los reales Alcázares». En 1667 Veitia solicitaba el ingreso en la Orden de Santiago, una de las más importantes de España, el cual le sería concedido el 15 de marzo de 1668, después de un largo y laborioso procedimiento. En dicho año comenzaría su obra Norte de la Contratación de las Indias Occidentales, teniendo tal aceptación y utilidad, que sería premiado por el rey con la concesión por una vez, de una nave de permiso a Indias de 250 toneladas. Posteriormente en 1677 sería nombrado Secretario del Consejo de Indias, viéndose obligado a marchar a Madrid, aunque su vínculo con la ciudad hispalense y con su amigo Miguel de Mañara –fallecido precisamente por aquellos años– quedaría materializado en los 100 ducados diarios que eran entregados por él al hospital de La Santa Caridad.

En Madrid viviría con la austeridad que le caracterizaba con pocos fastos y en una morada del barrio de San Martín –para algunos autores en la calle de las Urosas–, siendo servido por dos pajes y seis criados; aunque, como contrapunto, su biblioteca sería una de las más importantes del país con volúmenes de todo tipo –históricos, jurídicos, literarios, de náutica... Al no tener descendencia, dejaría en posición consolidada a sobrino Juan José Veitia y Linaje, a la sazón contador del tribunal de cuentas de México. Nuestro personaje fallecería en Madrid, el 20 de julio de 1688; según dejaba escrito, su entierro no debía presentar la gran parafernalia de la época, sino «como de secreto», eligiendo como última morada, no su parroquia de San Sebastián, que hubiese sido lo lógico, sino la capilla de Los Remedios en la iglesia de La Merced; un convento en donde había vivido Tirso de Molina, cuyos mecenas habían sido curiosamente los Marqueses de Oaxaca, descendientes de Cortés. Asimismo en sus disposiciones testamentarias incluiría seis mil misas rezadas (*sic*), repartidas entre diversas iglesias de Burgos y Sevilla y divididas por mitad, en memoria de cada uno de los cónyuges. De esta forma intentaba propiciarse una «buena muerte», asegurándose un lugar cerca del comprensivo y magnánimo Padre Eterno. En dicho convento mercedario reposaría Veitia hasta que en 1836, las leyes de amortización harían desaparecer dicho edificio, cuyo espacio posteriormente se convertiría en la plaza Tirso de Molina. En resumen, de todo lo hasta aquí expuesto, podría describirse la vida de nuestro burgalés como la ascensión de un hidalgo norteño y autodidacta que desde unas bajas cotas de poder, gracias a su profesionalidad y lealtad, a pesar de no haber estado nunca en el Nuevo Continente, ascendería hasta el rellano del todopoderoso Consejo Supremo de las Indias ².

² Solano Francisco de, «Norte de la vida y obra del autor del Norte de la Contratación de las Indias Occidentales». Prólogo a la obra de José de Veitia y linaje, *Norte de la Contratación de las...* (1672). Madrid, Ministerio de Hacienda, 1981, fols. IX-XXXII.

NORTE DE LA CONTRATACIÓN DE LAS INDIAS OCCIDENTALES.

Y como recuerdo de su admirable labor, dejaba una obra, calificada por los especialistas como «todo un clásico», editada en Sevilla en 1672. Su oportunidad estaba fuera de toda duda, ya que su elaboración respondía a la necesidad que por entonces se tenía de fijar una normativa idónea y clara entre la ingente masa de documentación generada. Por ello en el Consejo de Indias existía una atmósfera propicia para las tareas recopiladoras. Los ejemplos de un León Pinelo o de un Montemayor obrarían en Veitia el deseo de emular una tarea similar para la Casa de Contratación sevillana, de ahí el título escogido, Norte de la Contratación de las Indias Occidentales. El valor añadido a todo ello estaría en que Veitia efectuaba dicho trabajo sin ser encargado oficialmente para ello, sino simplemente en aras de una mejora en el servicio y como fruto de su experiencia. Principal apoyo, el del oidor licenciado don Juan Suárez de Mendoza, quién habría formado parte de la comisión legislativa que había elaborado la Recopilación de las Leyes de Indias.

La filosofía de la obra se encontraría muy bien definida en su prólogo: «sintiendo la falta que hacía y los inconvenientes que ocasionaban estar encerradas en los archivos, las leyes, ordenanzas y cédulas, dadas para el gobierno de la Real Audiencia de la Contratación de las Indias, propuse hacer una memoria epítome o repertorio de ellas... , pero si las Ordenanzas impresas se hallan muy diminutas y si las mas que deben observarse están en archivos, súcedele al ministro que desea consultarlas, lo que al piloto que se halla sin instrumentos». De ahí, que para hacer comprensiva una temática tan necesaria como densa, Veitia eligiese «un texto adornado de buenas letras», utilizando como obras de consulta, El Vocabulario de Nebrija y sobre todo, el Tesoro de la Lengua Castellana de Covarrubias. En cuanto a sus fuentes impresas, elegiría a Solórzano como obra de conjunto, Mercado y Hevia de Bolaños para los perfiles mercantiles y El Fuero Juzgo, Las Partidas y las Leyes de Toro, para los jurídicos. En su caso, las fuentes documentales recogerían referencias a la Contaduría, no solo de la consabida Contratación, sino también de las relativas a la Armada, al Consulado y a la propia Universidad de Mareantes, ésta última, objeto de nuestro interés por las razones ya expuestas.

La obra aparece conformando un solo tomo dividido en dos partes denominadas «libros», que a su vez se dividen en «capítulos», los cuales se reseñan en ocasiones por párrafos numerados; a veces, en los márgenes de éstos últimos, se anotan las fuentes utilizadas por el autor, en otros casos por el contrario, dichas fuentes se hallan dentro del texto del citado párrafo. El primero de los libros hace relación a Todo lo Político y Jurídico de esta Real Audiencia y sus Tribunales –referentes obviamente a Contratación–, mientras que el segundo escuetamente recoge Lo Militar y Lo Naval. De todo lo expuesto resulta fácilmente deducible la extensa materia de la obra en cuestión, por lo que nos hemos visto obligados en razón del espacio disponible para este estudio, a centrarnos exclusivamente en el capítulo VII del libro II, titulado De la Universidad de los Mareantes, sus Reglas Ordenanzas y Privilegios. No obstante somos conscientes que a lo largo de este segundo libro, existen numerosas noticias especialmente relacionadas con los pilotos y maestros de navíos, miembros de la citada institución sevillana, que conformando un futuro trabajo, verán la luz próximamente³.

³ *Ibid.*, fols. XXXII Y XXXV

Respecto al análisis del ya citado capítulo VII, podemos decir que su elaboración por parte del autor y según confesión del mismo, se debió a que habiéndosele encomendado por la Contratación, una Visita –no consta fecha– a la Universidad, entró en contacto con su archivo, seleccionando determinados «papeles», los cuales le parecieron de interés y que no solo se referirían a las Reglas Fundacionales, sino también a diversas cédulas y provisiones de distintas fechas y a dos Memoriales del 7 de mayo y 23 de octubre del año 1619 respectivamente. Contenido todo él en extremo interesante, ya que el archivo de los mareantes se encuentra en su mayor parte desaparecido y lo recopilado por Veitia vendría en unos casos a completar y en otros a alumbrar noticias de las que hasta ahora apenas teníamos conocimiento. No obstante, como punto negativo, el que dicha recopilación en algunos aspectos no es sistemática, sino regida por el parecer del autor en base a lo que el creía más interesante.

En vista de todo ello, hemos decidido vertebrar este epígrafe, siguiendo las cinco grandes líneas argumentales del mismo. En primer lugar, la atención de Veitia va a centrarse en las Reglas fundacionales de la Cofradía y Universidad. Aunque antes de entrar en materia, comienza reconociendo la utilidad de fundar –con licencia de la Corona–, congregaciones, colegios o universidades no solo entre los mercaderes –caso del Consulado sevillano–, sino también entre los mareantes y que se les concedieran los privilegios y consideraciones que merecían, sin que estuviesen bajo jurisdicción ordinaria, según reseñaban ya las obras de Solórzano Pereira y Bobadilla respectivamente. En este sentido nuestro autor recordaba como precedente, al antiguo «Colegio sevillano de los Cómities», denominación ésta que abarcaba, según sus palabras, a «los antiguos dueños y maestros de embarcaciones», los cuales incluso habrían dado nombre a una plaza de la ciudad. Desgraciadamente todo lo demás referente a este colegio lo deja en total oscuridad, como por ejemplo, la fecha de inicio y finalización –que debió ser antes de la creación de la Universidad– o el tipo de labor que desempeñaban, entre otras cuestiones. Hasta ahora, según el cotejo de otras fuentes, lo único que podemos adelantar es que efectivamente, dicho colegio conformaba una organización gremial relativa a aquellos cómities –pilotos–, que efectuaban navegaciones a Europa y África, teniendo su sede en la Calle de La Mar –hoy García de Vinuesa–, así como un hospital e iglesia precisamente en la mencionada Plaza de los Cómities, luego Godínez, en el barrio de La Magdalena⁴.

Descubiertas las Indias, prosigue Veitia, se creyó conveniente crear en Sevilla otro –Colegio– de los dueños de naos, pilotos y maestros de ellas, que tuvo su origen en cofradía, para pasar posteriormente a universidad, según Ordenanzas de 1569. Todo lo cual sería absolutamente correcto, siendo esta fecha, la de la aprobación conjunta de ambas reglas –Cofradía y Universidad–. Pero curiosamente y a pesar de recoger esta unificación, posteriormente cuando tenga que hacer referencia a las mismas, las reseñará con sus primitivas

⁴ Veitia, cit., Libro II, Capítulo VII, pp. 112-113 y 117.- *Actas de la Universidad de Mareantes*. Estudio preliminar, Luis Navarro García y Transcripción Carmen Borrego Plá. Sevilla, Diputación Provincial, 1972, pp. 74 y 100. Acta de la Universidad, Sevilla, 26 de enero de 1582 y carta de la Universidad al procurador Sebastián de Santander, Sevilla, 17 de abril de 1607.- Bouza Álvarez, Jesús, «La cosmovisión del Siglo de Oro, ideas y supersticiones», en *La vida cotidiana en tiempos de Velázquez* (director José Nieto Alcalá- Zamora). Madrid, Temas de Hoy, 1994, p.233.

fechas, con lo cual la confusión se fue haciendo cada vez mas densa dentro de la historiografía sevillana, aclarándose definitivamente en la obra conjunta de Navarro García y Borrego Pla, ya comentada. Asimismo y con un cierto sentido de precedente, en este apartado Veitia recopilaría dos cédulas fechadas en 1564, refrendadas por Cristóbal de Eraso y no registradas en la Casa de la Contratación. Por la primera, se concedía a los pilotos y maestros de la carrera, que no fuesen castigados si algún marinero de la flota se quedaba en Sanlúcar, renunciando al viaje oceánico; por la segunda, se les otorgaba que cuando algún marinero falleciese en el trascurso del viaje a Indias, su soldada, libre de todo tipo de impuestos reales, pudiese ser entregada a su viuda, hijos o herederos. En realidad ambas cédulas debieron ser un adelanto de lo que iba a constituirse posteriormente, pues la referente a los huidos debió nacer como respuesta a la presión conjunta de maestros, pilotos y dueños de naos que veían peligrar su seguridad; en cuanto a la segunda, relacionada con la ayuda a viudas de los fallecidos en la carrera—, sería una de las principales finalidades de la futura cofradía.

Sin embargo, no sería ésta última precisamente una institución que gozara de un significativo interés en nuestra obra en cuestión, según se desprende de las palabras de su autor: «haré una breve recopilación, como quiera que sea prolijo su contenido y que mire menos el mayor número de capítulos al casero modo de gobernarse aquella Hermandad». Y así únicamente hace constar la profesión de sus miembros, los consabidos señores de naos, maestros y pilotos, la financiación de la misma, basada en «un cuartón de la soldada» que se da al marinero de las flotas indianas y la finalidad que tenía, fundamentalmente la cura de los marineros de la carrera, la asistencia a aquellos que fueran robados o en caso de fallecimiento, la ayuda a sus viudas e hijas. Pero no registraba por ejemplo, los dos ducados que debían entregar los cofrades en el momento de su ingreso, ni la prohibición del mismo, para clérigos y aquellos otros individuos que ejercieran oficio mecánico, ni las correspondientes alcancías establecidas en los navíos para las limosnas voluntarias; ni tampoco existiría constancia de las limosnas entregadas a las familias de los marineros necesitados, las dotes a las huérfanas, la atención que se dispensaba a los agonizantes, o el pautado y significativo protocolo de los enterramientos de cofrades, perfil éste último que recordaba el seguido también por la conocida hermandad sevillana de La Santa Caridad. Asimismo el silencio sería igualmente completo en relación con el importante hospital que la susodicha cofradía levantara en Triana, consiguiendo dotarle, gracias a sus muchos esfuerzos, de medicamentos y personal sanitario suficiente, siempre en busca de un verdadero centro asistencial y no «de una casa de vecindad».

Respecto al análisis de la Universidad, se mostraría mucho más prolijo, recalcando el compromiso de los Mareantes en servir a la Corona y al Consejo de Indias «con todo celo» y aconsejarles acerca de lo más conveniente a la navegación indiana, dado que ellos eran quienes la efectuaban. Un concepto éste, el de la praxis, puesta al servicio de la carrera que iba a resultar pieza clave en todo lo referente a la misma, pues por aquel entonces la experiencia era una cualidad muy apreciada, tal y como se venía recomendando desde el siglo XII en Las Siete Partidas de Alfonso X. Se prosigue a continuación con la financiación de la citada organización, basada igualmente en otra «cuarta parte de soldada sacada en este caso del monto total del flete que el respectivo navío ganare», además de los dos ducados que cada piloto debía entregar en el viaje de vuelta. En cuanto a la administración, se reseñaba que

estaría compuesta de tres diputados, con un sueldo de 12.000 maravedís anuales, porque –y en esto nuestro autor pone mucho empeño–, resultaba muy importante que mientras durara su mandato no navegasen, pues de lo contrario se corría el peligro de que la Universidad quedara acéfala. Asimismo se plasmaba como de estos tres diputados, uno pudiera actuar de mayordomo, teniendo la función de guardar todos los libros de actas y la documentación pertinente. Igualmente quedaba registrado el que la citada Universidad pudiera enviar procuradores a la corte, caso que viese lesionados sus intereses o tuviera que solicitar alguna cuestión al Consejo de Indias. No obstante todo ello desde 1614 debía ser con acuerdo de todos sus miembros y no únicamente por la dirección de la misma. También en esta ocasión la falta de información resultaría notable en otros aspectos, como el relativo a las elecciones o a las vinculaciones entre Universidad y Cofradía.

Sin embargo, una cuestión tan interesante como confusa sería la concepción de Veitia sobre los componentes de la Universidad, pues parece que hace una sutil división. Las tareas de administración y gestión de la misma –siguiendo la documentación fundacional–, descansarían efectivamente en los dueños, pilotos y maestros de naos, pero sin embargo –según nuestro autor–, también pertenecerían a la Universidad, pero sin contribución económica, ni voz ni voto, los contra maestres, guardianes, marineros y grumetes; por ahora desconocemos en base a que información se efectuaría esta matización –probablemente constaría en el archivo de los mareantes–, pero de ser cierta, la Universidad acapararía todo el arco de la marinería indiana, lo que en algunos textos era recogido como «la gente de mar». De todas formas, los gastos de la Universidad no debieron saldarse con mucha facilidad y en este sentido, El Norte de la Contratación se haría eco de dos cédulas posteriores a la fundación. Por la primera–1605–, se ordenaba que a partir de 1608, todas las naves que fuesen a Indias –desde Sevilla, Cádiz o Canarias–, debían entregar real y medio por tonelada en favor de la Universidad trianera. Asimismo otra en este caso de 1623 permitía que en circunstancias económicas difíciles, los mareantes pudieran ordenar un repartimiento especial entre los navíos, siempre que contasen con el permiso de la Casa de Contratación, tal y como había sucedido en la flota del citado año de 1623, gravada con un real por tonelada ⁵.

No obstante, temática que llamaría profundamente la atención en la obra que estamos analizando sería la relacionada con la problemática económica generada por los navíos indianos, los cuales a su vez estaban directamente relacionados con la Universidad. Y en este sentido abundan multitud de detalles relacionados con navíos, trasiegos y tributos. Estaba fuera de toda duda, incluso dentro de los contemporáneos del autor, que el poner rumbo a Indias no era tarea fácil, no solo por las complejidades administrativas sino también por la propia fábrica de los navíos españoles, cuyas maderas no aguantaban los envites oceánicos durante mucho tiempo. Y así nuestro autor se haría eco de como se incentivaban los astilleros indianos, ya que a partir de 1619, si traían a la Península «buenas y fuertes naos» para dedicarlas a la carrera, estarían al igual que las peninsulares exentas de derechos de anclaje. Y en esta misma línea de necesidad, desde 1609, los calafates sevillanos. No podrían

⁵ Navarro y Borrego, cit. pp. 295-315 y 111-114. Real Provisión, Galapagar, 22 de marzo de 1569 y Acta de la Universidad, Sevilla, 11 de julio de 1610.

conformarse con aceptar aprendices, sino que debían obligarse a enseñarles el oficio, según escritura presentada ante la Universidad, bajo pena, para quien lo incumpliere, de la multa que decidiera la Casa de Contratación. Pero a veces la vida de estos dueños de naos no resultaba tan fácil como pudiera parecer, pues sus ganancias llegaban a la vuelta del viaje oceánico, por lo cual no era inusual que solicitasen lo que por entonces se conocía como «dinero a cambio» o también «a riesgo» –de las mercancías que se iban a llevar. Como garante, el navío, aunque a veces se sobreapreciaba, dadas las malas condiciones en que se encontraba, por lo cual los «dolos» eran numerosos. Por ello, desde 1587 dichas escrituras necesitarían la aprobación del Consulado, previa inspección del estado del navío, disposición que se complementaría con una nueva real cédula, esta vez de 1621, por la cual las mencionadas escrituras «a riesgo» no podrían sobrepasar las dos terceras partes de la apreciación del navío, excepción de aquellas naves que iban al «rescate de negros», porque eran de poco valor y «era forzoso que tomasen mas dinero a riesgo que las de la carrera»⁶.

En relación con todo lo expuesto, se encontraría la pauta reglamentación para la conformación de la flota, en la que obviamente participaría Contratación y Consulado, pero también la Universidad, resultando preceptiva la opinión de sus diputados sobre la bondad y calidad de las naos que iban a zarpar. Después de elegido el buque de flota, no se podrían obtener licencias supernumerarias, y desde 1625 únicamente se permitiría una nave de permiso por cada flota. Esta estaría compuesta por un determinado número de barcos –dependiendo de las necesidades del transporte–, quedando los demás por riguroso turno en espera, para próximas travesías. Si por algún motivo se necesitasen navíos de registro –suelos, no en flota–, para determinadas partes de Indias, la Casa de Contratación concedería determinadas licencias temporales, siempre que fueran navíos de «naturales», prefiriéndose a los mas antiguos, debiendo pagar por dichas licencias, a razón de dos ducados si los destinos fueran La Habana, Campeche, Honduras Gibraltar o La Guaira; real y medio por tonelada si el desembarco se efectuaba en Margarita, Cumaná, Nueva Córdoba, Río de La Hacha o Santa Marta; finalmente, a razón de un ducado, si el navío ponía rumbo a Santo Domingo o Puerto Rico; por su parte, los que marcharan a Trinidad, Orinoco o Cuba se darían de «gracia»; normalmente en estos últimos casos se permitiría que la travesía la efectuaran aquellas naves cuya vejez estaba favoreciendo su destrucción en pleno Guadalquivir⁷.

No obstante, resultaría al menos llamativo, el mutismo sobre el importante papel que tuvo la Universidad con el problema de los «navíos embonados», tanto más cuanto que el capítulo XIV del citado libro II lleva por título, «De los navíos embonados y otros modos». Los «embonos» eran los refuerzos de madera que tenían durante los primeros tiempos, los cascos de los navíos andaluces con destino a Indias, para que pudiesen aguantar una mayor carga en la travesía oceánica; pero ello implicaba una difícil maniobrabilidad que cobraba gran importancia en los momentos de tormentas o de ataques piráticos. De ahí que en 1613 una real cédula prohibiera su construcción, lo que equivalía a la imposibilidad de navegación para la colectividad andaluza. Pero gracias a la intervención de la Universidad, los mareantes

⁶ Veitia, cit., pp. 118 y 122-123

⁷ *Ibid.*, pp. 118 y 124.

consiguieron una moratoria a esta orden, mientras se fabricaban embarcaciones sin embonos, conculcándose así la amenaza de ruina que tal medida conllevaba; cuestiones todas ellas que están recogidas en el libro de actas que debió conocer Veitia, ya que conformaba parte del archivo de la entidad sevillana, pero que no registró⁸.

Tan importantes como los medios de transporte oceánicos sería también lo relativo a «los fletes», fin primordial de dichos navíos. Sin embargo parece que esta cuestión no se efectuaba a gusto de todos y en 1586 la Universidad solicitaba ser ella la encargada de nombrar a los escribanos de las naos indianas, cuyo oficio radicaba en el cobro de la cuenta y razón de los respectivos cargamentos y de las disposiciones y testamentos de los fallecidos allende el Atlántico. Los mareantes argumentaban que ellos eran los más interesados en este tipo de operaciones, aunque «para que vieses que no les movía codicia», consentían que lo que estaba estipulado por darles las escribanías, fuese para el Consulado. Pero El Consejo de Indias rechazaría la medida en base precisamente a que al ser ellos los más interesados, no resultaban los más idóneos para dicha función, sino el Tribunal de Contratación o en su defecto, el del citado Consulado. Sin embargo, la intención de este control seguiría inquietando a la Universidad, la cual en 1616 lograba que al menos la descarga de los problemáticos fletes, fuese efectuada por personas de su entera confianza –como había sido tradicional–, quedando anulado el monopolio que para tal efecto ostentaba el particular Carlos Salgado; a cambio, los maestros se comprometían a hacer sus descargas en aquella parte del puerto sevillano que les indicase la Contratación. Con todo ello se intentaba cortar los numerosos hurtos cometidos en el momento de desembarcar, los cuales suponemos que más de una vez, habrían creado conflictos entre la propia Universidad y el Consulado de Mercaderes⁹.

No obstante, a medida que avanzaba el XVII, la crisis económica iba llegando a todos y el conflicto estalló entre Sevilla y Cádiz por el famoso «tercio de frutos». Durante todo el XVI y buena parte del XVII, el derecho a cargar mercancías para Indias era un monopolio de los comerciantes que radicaban en Sevilla, ciudad a donde se efectuaba el embarque. Sin embargo, desde fecha muy temprana habría arraigado la costumbre de reservar para Cádiz una parte de la capacidad de la flota, pero con la susodicha crisis semejante «pacto» sería conculcado numerosas veces; unas, por parte de los cargadores sevillanos, otras, por los gaditanos. Y en medio de ello, la Universidad, que para muchos cargadores gaditanos «estorbaba» los posibles fletamientos con los navíos sevillanos. Importante punto referencial, la real cédula de 1622, por la cual se prohibía que ningún vecino de Sevilla pudiese cargar en la parte de la flota reservada a Cádiz, bajo pérdida de la carga y de 500 ducados de multa. Ignoramos el nivel de cumplimiento de dicha orden que iría quedando en «papel mojado», a medida que se impusiera el sistema de «navíos sueltos»¹⁰.

Pero obviamente dicha estructura comercial y naviera no podría llevarse a cabo sin una marinería y náutica suficientemente acreditadas, cuestiones a las que El Norte, también

⁸ *Ibid.*, p. 171.- Navarro y Borrego, cit., pp. 123-125. Acta de la Universidad, Sevilla, 18 de octubre de 1613.

⁹ *Ibid.*, pp. 116-118. Actas de la Universidad, Sevilla, 23 de enero y 13 de febrero de 1611.

¹⁰ Martínez Show, Carlos, «El tercio de frutos de la Flota de Indias en el siglo XVIII» en *Archivo Hispalense*, 1973, número 171-173, pp. 201-204.- Veitia, cit., p. 124

prestaría una cuidadísima atención. Respecto a la primera, para Veitia resultaba fácilmente distinguible entre los marineros con especial preparación, como eran los pilotos y maestros, frente al resto, «la marinería», una colectividad de hombres arrojados, un mucho de supersticiosos, con disciplina a veces cuestionable, pero de extraordinaria utilidad, dada su gran experiencia en las aguas oceánicas. Por otros estudios conocemos la importancia de todos ellos, conformando ambos grupos un conjunto bien articulado, sin el cual, la travesía indiana se volvía imposible. Los primeros –pilotos y maestros– eran los encargados del rumbo y carga del navío respectivamente. Conocían «el arte de marear» y así lo acreditaba su título, expedido por la Contratación, previa realización del preceptivo examen. Antes del mismo, tenían que demostrar que llevaban cinco años en la ruta –de nuevo la experiencia–, para la que solicitaban dicho título, pasando posteriormente al examen ante los miembros de la citada Casa; dicha prueba constaba tanto de preguntas teóricas, relacionadas generalmente con «las reglas del sol, norte, lunas, mareas instrumentos y sondas, derrotas, echar punto de cartografía y uso de ellos», como prácticas, en este caso derivadas de la rutina del viaje, como forma de superar determinadas corrientes y cúmulos de arena, circunnavegar algunas islas, reconocer ciertos parajes...

Sin embargo Veitia callaría igualmente todas estas cuestiones, registrando únicamente los privilegios concedidos por la Corona para aquellos dueños de naos que efectuasen también la travesía, los cuales desde 1586 podrían ir como pilotos sin sufrir ningún tipo de prueba, pues era costumbre que en cada navío –además del maestre–, fuesen dos pilotos, «el principal y el acompañado» –que sería el mencionado dueño–. Asimismo por reales cédulas de 1563 y 1574, si dichos dueños conformaban parte de alguna flota, podrían gozar del título de capitán –sin sueldo–, que le sería concedido por el general de la misma, mientras ésta durara. Circunstancia explicable ya que los mercantes de flota, aunque estuviesen protegidos por navíos de guerra, en un momento de ataque necesitaban también defenderse por sí mismos y la coordinación de todo ello debía descansar en el dueño del navío en cuestión. A todo ello habrían de añadirse otras licencias temporales de pilotaje, concedidas en este caso por la propia Contratación en base a los pocos marinos expertos existentes, lo cual llevaría a grandes protestas por parte de los Universidad de los Mareantes, quién acusarían a la citada Casa de despachar dichas licencias intencionadamente, pues por cada una cobraba sustanciosas cantidades, provocándose así un retraso deliberado en los consabidos exámenes¹¹.

En cuanto al resto de la marinería Veitia recogería algunos de los aspectos de la vida a bordo como la prohibición de los castigos corporales o la supervisión de la bondad en los abastecimientos, los cuales gozarían de exención de impuestos, cuestión esta última –el abasto–, extensiva a «aquellos navíos que por Angola y otras partes iban con esclavos negros a las Indias con registro de la Casa de Contratación». A destacar también, el rápido cobro de las soldadas, repartiéndose éstas, según costumbre, ante dos personas elegidas respectivamente

11 Borrego, «Sevilla, Puerto y Puerta de Indias...», cit., pp. 10-33; Resultan muy numerosos los trabajos sobre matriculación de pilotos efectuados por la citada autora, publicados por las Diputaciones de Sevilla y Huelva respectivamente, formando parte de las *Actas de las Jornadas sobre Andalucía y América*, efectuadas entre 1981 y 1992 respectivamente.- Veitia, cit., p. 121.

por los dueños de nao y por la gente de mar; del monto total cobrado por los fletes, se deducía el costo de los daños producidos durante la carrera y de lo restante, un dos y medio por ciento se repartía como premio, entre aquellos marineros y grumetes que se habían distinguido mas. Lo que quedaba se dividía en tres partes, las dos primeras para el dueño del navío y la tercera para las susodichas soldadas, en la siguiente proporción: soldada entera para cada marinero, dos tercios de la misma para el grumete y un cuarto para el paje. Siempre según el autor, cuando comenzó el Hospital de los Mareantes, cobraba de cada navío igual que un paje, para doblar posteriormente a media soldada, aunque en los momentos que se redactaba esta obra, cobraba dos reales y medio por tonelada¹².

Pero a medida que se iba acercando el XVIII, la propia Universidad observó que los conocimientos desarrollados por las tripulaciones, cada vez aparecían como mas insuficientes y que la marina inglesa se estaba convirtiendo en el ejemplo a seguir por parte de todas sus compañeras europeas, dada su alta preparación; además, una profesional y experimentada marina podría servir no solo como ayuda para el dominio de las posesiones ultramarinas, sino también como signo de identidad en el escenario internacional. De ahí que la Universidad hiciera varios intentos para que la Corona le concediera la fundación de un Colegio de Náutica, lo que alcanzaría en 1681. Dicha institución daría cobijo a 107 niños huérfanos que serían instruidos como en una escuela naval, con clases teóricas y prácticas, éstas últimas a bordo de los propios navíos mientras efectuaban las travesías. Semejante proyecto se convertiría en una de las finalidades más importantes de los mareantes sevillanos, aunque curiosamente Veitia únicamente dedicará unas líneas a esta especial vinculación en su obra; muy probablemente porque intuía que el «Real Colegio Seminario de Náutica de San Telmo» podría mermar el ámbito didáctico de la Casa de Contratación¹³.

Muy relacionado con todo lo expuesto se encontraría el conflictivo estado del cauce del Guadalquivir, verdadera obsesión de nuestro autor. Como ya se ha expuesto, desde el Descubrimiento, dicho río se habría convertido en la única arteria para comunicar el puerto sevillano con el Atlántico. No obstante, «el ruin estado del río» era una amenaza constante para el tráfico fluvial. Entre sus muchas causas, el movimiento de tierras promovido en sus orillas por los alfareros para lograr su materia prima, el aumento del bordo de los navíos –mas de doscientas toneladas–, el hundimiento de algunos de éstos últimos, el propio perfil del cauce, lleno de meandros que atravesaban una llanura rica en material de acarreo y también su desembocadura, en donde se levantaba la temida «barra de Sanlúcar», ingente cúmulo de arenas y piedras y autentico osario para muchos navegantes. Coyuntura toda ella que serviría de marco, para la larga controversia que se desató entre el cabildo sevillano y la Universidad por el oficio de «alcalde de río», encargado en su caso «del gobierno y concierto de los navíos que en el surgen y amarran, de que no haya fuego por la noche y de que

12 Veitia, cit., pp. 116 y 118.

13 Navarro y Borrego, cit., pp. 276-280. Acta del 16 de abril de 1681.- Borrego Plá, Carmen, «Extracción Social de los alumnos del Colegio de San Telmo de Sevilla» en *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Santa María de la Rábida-EEHA-Diputación Provincial-Instituto de Estudios Onubenses-Real Sociedad Colombina, 1981, tomo I, pp. 199-244

estuviese desembarazado el canal». Según argumentaban los mareantes, habrían sido «los cómitres» los primeros en desempeñar dicho oficio, pero después de su desaparición y al ser dichos mareantes sus herederos, los propios Reyes Católicos les encargaron dicho cuidado; sobre todo teniendo en cuenta –continuaban– que desde hacía 24 años, semejante trabajo era desempeñado por turno entre «veinticuatro y jurados», aunque nunca directamente, sino que se lo encargaban a criados suyos, que no eran hombres de mar ni tenían noticia ni experiencia y además el río se iba perdiendo cada día porque «yéndose a pique un navío, no se trataba de sacar». Por su parte, Veitia, quien habría recogido todas estas argumentaciones, finalizaba con estas palabras, las cuales ponían de manifiesto su acuerdo con lo efectuado por el consistorio sevillano: «Que por las Ordenanzas de Sevilla, se dice que los alcaldes de mar y río eran puestos por el rey o por los alcaldes mayores... por estar así mandado por una carta del 30 de diciembre de 1330... con que en antiguo, no puede dudarse que fuera el mandamiento y si después del Descubrimiento hubo novedad, no consta». Desgraciadamente nada más se sabe del resultado de este debate, pero como complemento, en el Norte de la Contratación se plasmarían algunos de los asientos firmados –posiblemente con el cabildo sevillano–, y determinados particulares, que por diversas razones no llegarían a buen término. El más interesante sería el de Mateo Letiela, probablemente a principios del XVII, por el que se comprometía no solo a la limpieza del cauce sino también «a fabricar instrumentos para sacar navíos perdidos», aunque dicho propósito quedaría anulado, pues al marchar a Galicia para la fabrica de unos pontones, fallecería en dicha ciudad el año de 1611. Ese mismo año existiría un nuevo contrato, en este caso con Juan de Miranda, aunque desconocemos cual fue su final. Las noticias sobre el río terminarían con el informe solicitado por el Consejo de Castilla a una reunión de «prácticos» reunidos para tal efecto, en donde se les preguntaba si la situación que atravesaba el Guadalquivir tenía algo que ver con la terrible inundación sufrida por la ciudad en esas fechas, siendo incomprensiblemente unánime la respuesta negativa. A partir de este momento, toda la cuestión de la limpieza se debió abandonar, con lo cual, los impedimentos para la navegación de alto bordo irían en aumento. Por aquellos años ya don José de Veitia comenzaba a vislumbrar que la situación portuaria sevillana iba a resultar insostenible en poco tiempo, tal y como ocurriera algunos años después, cuando en 1717 la Casa de Contratación pasara a Cádiz, sustituyendo su bahía al ya angosto Guadalquivir¹⁴.

Finalmente, tema que no podría faltar en la visión de Veitia sería la relativa a la posición social de estos mareantes, pues como definiera Lope de Vega, «un hombre por sí no es honrado, pero sí da la causa para que los que lo tratan, le den honra». En razón a todo ello, la carta que la Universidad escribiera en 1607 a sus procuradores en Madrid, para que aceleraran el reconocimiento por parte del Consejo de Indias, de las prerrogativas que ostentaba la citada corporación sevillana. En esta misma línea, Veitia llegaría a registrar sucintamente algunas otras noticias, como la real cédula, en este caso de 19 de marzo de 1609, otorgando «a los pilotos, dueños y maestros de naos, que no paguen pechos ni moneda forera, ni se puedan alojar en sus casas soldados y huéspedes y que el servir en la mar no perjudique

¹⁴ Morales Padrón, Francisco, *Sevilla y el Río*. Sevilla, (Temas Sevillanos), Ayuntamiento, 1980, pp. 43-50.- Veitia, cit., pp. 117 y 125.

a los hidalgos, ni a sus sucesores, antes les sea de cualidad, de mas honra y estimación». De lo cual –proseguía nuestro autor–, «a mi ver, se debe inferir que los pilotos, dueños y maestros de naos, les compete el mismo privilegio de no poder ser presos por deudas, de que gozan los hijosdalgo», aunque ello debía ser únicamente en las obligaciones o fianzas que contrajeran como particulares, nunca en lo referido al navío, pues entonces actuaban como meros depositarios. Estimación esta muy relacionada con otra real cedula –28 de mayo de 1567–, por la cual se habría ordenado que cualquier maestre preso por causa pecuniaria, debía ser liberado, siempre que dejara fianzas, procurándose asimismo que su causa se viera lo más rápidamente posible. Asimismo y continuando con la mencionada documentación de 1619, la Corona ordenaba «que toda la gente de mar de la nación española, pilotos, maestros, dueños de naos de 200 toneladas en adelante así como los marineros a sueldo de Su Majestad, pudiesen llevar todas las armas que desearan y pudieran tirar con arcabuces o con bala rasa, siempre que guardasen los términos y meses vedados, pudiendo vestir camisas de cuello, valonas y coletos de ante», aunque dichas preeminencias desaparecerían a los 30 años de servicio¹⁵.

Curiosamente y dentro de esta «parafernalia» tan propia de la época, Veitia recogería con gran exactitud la respuesta dada por el Consejo a los mareantes, quejosos de que en sus pleitos intervinieran las justicias ordinarias. Desde 1619 éstas quedaban exentas de semejante función, pudiendo intervenir en tal sentido, únicamente el presidente y jueces de la Casa de Contratación y en última instancia, por supuesto, el Consejo. Con esta copia textual, nuestro autor quería dejar meridianamente claro los espacios de poder, que según el Libro de Actas de la Universidad no debió ser algo fácil de precisar, pues la Contratación intentaba no perder ni un ápice de poder y Veitia, como buen funcionario, intentaba conseguirlo. No obstante, además de lo expuesto, parece que la Universidad nunca gozó de una gran simpatía por parte de nuestro burgalés, tal vez porque sus miembros le debieron resultar un tanto «rústicos» –a pesar de haberse matriculado en la misma, lo mas granado de la marinería andaluza, sobre todo onubense y sevillana– y casi «insolentes», pues no en vano habrían llegado a reclamar sobre la enseñanza de cosmografía, sobre el resultado de algunos exámenes de pilotaje, e incluso solicitado que hubiera un cosmógrafo en la misma Universidad, para que hubiera quien hiciera aparejos y cartas de marear. En un ámbito de poder, gestión y estudio como era la Contratación, la presencia de la Universidad sería valorada por su pericia práctica, pero nada mas; en esta línea de pensamiento podrían incluirse ciertas frases deslizadas por Veitia, algunas de ellas ya comentadas con anterioridad, como «su casero modo de gobernarse» o que «iba a escribir sobre lo que se les ha concedido..., sin gastar tiempo en saber lo que pretendieron y se les negó». Sin embargo a pesar de todo, la omnipotente Casa de la Contratación tuvo que contar con ella, pues sin maestros, pilotos o dueños de naos, la carrera indiana resultaba impracticable. Como diría Eduardo Trueba, al tratar la época que nos ocupa: «solitarios los pilotos, no debían ser tan torpes, cuando tantos de ellos lograban anclar en el puerto deseado. Las continuas navegaciones a las Indias constituyeron

15 Bouza, cit., p. 228.- Navarro y Borrego, cit., pp. 74 y 100. Acta de la Universidad, Sevilla, 26 de enero de 1582 y Carta de la Universidad al procurador Santander, Sevilla, 17 de abril de 1607.- Veitia, cit., pp. 121 y 123-124.

una escuela a mar abierto». Efímero recuerdo de esta «pequeña gran colectividad», la calle de los Mareantes, conocida también como del Espíritu Santo por un hospital que estaba cercano a ella. Sin embargo, la antigua denominación anda ya medio pérdida en las mentes de los sevillanos, desde que en 1918 pasara a llamarse Luis de la Cuadra, importante naviero que contribuiría al desarrollo comercial de la ciudad¹⁶.

16 Veitia, cit., pp. 120-121.- Navarro y Borrego, cit., fols. XVII-XVIII.- Borrego, «Sevilla Puerto y Puerta de Indias...», cit., pp. 201-204.- De la misma autora, «La Casa de Contratación y Huelva: facultación de tripulaciones a Indias hasta 1700». *Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América -1992-*, Huelva, Diputación Provincial, 1993, tomo I, pp.55-56.- Trueba, Eduardo, «Normativa sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la carrera de Indias durante el siglo XVI». *Revista de Historia Naval*, año I, número 3, Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Español.- Montoto, cit., p. 292.