

## CAPÍTULO TERCERO

### LOS MANDOS

I. El capitán general . . . . .	103
A. Origen . . . . .	103
B. Preparación . . . . .	105
C. Clases . . . . .	109
D. Régimen jurídico . . . . .	112
a. Nombramiento . . . . .	112
b. Título y juramento . . . . .	113
c. Fianza . . . . .	114
d. Salario . . . . .	115
e. Jurisdicción . . . . .	116
f. Facultades y obligaciones . . . . .	117
g. Los preparativos . . . . .	120
h. Visita . . . . .	122
i. La salida . . . . .	123
j. En Indias . . . . .	124
k. Subordinación . . . . .	125
l. Límites jurisdiccionales . . . . .	126
m. Recibo de carga . . . . .	129
n. Regreso . . . . .	131
ñ. Finanzas . . . . .	132
o. Llegada . . . . .	134
p. Residencia . . . . .	134
II. El almirante . . . . .	137
III. Los oficiales . . . . .	140
A. El gobernador del tercio . . . . .	140
B. Los capitanes . . . . .	141
IV. Los oficiales del sueldo . . . . .	143
A. El veedor . . . . .	143
B. El contador . . . . .	145

## CAPÍTULO TERCERO

### LOS MANDOS

#### I. EL CAPITÁN GENERAL

##### A. *Origen*

El cargo de capitán aparece en la navegación indiana desde sus inicios. La provisión dada por los Reyes Católicos el 30 de abril de 1492, por la que se ordena a la ciudad de Palos que entregara dos carabelas a Cristóbal Colón, se refiere a este último “[...] como nuestro capitán”, y en el segundo viaje se le expide título de capitán general.<sup>1</sup> El tornaviaje de la formación en el segundo viaje colombino fue comandado por Antonio Torres, quien también se ostentaba como capitán general.

Sobre el origen del cargo no existe nada claro. Se sabe que, en Castilla, quien tradicionalmente tenía el mando supremo de las fuerzas navales era el almirante.<sup>2</sup> Pese a ello, es importante aclarar que su labor fundamentalmente se circunscribía al ámbito mediterráneo. En sus orígenes, e inclusive hasta principios del siglo XV, los almirantes se encargan personalmente de comandar las formaciones castellanas. A partir de esas fechas, su labor será más cortesana que militar, limitándose a designar a los comandantes de las formaciones castellanas. El título que les otorgaban era el de capitán.<sup>3</sup> Una mención más concreta del cargo de capitán general la encontramos en 1481, cuando Fernando el Católico ordena el apresto de una Armada para el auxilio de los reinos de Nápoles y Sicilia. Para comandar dicha formación, nombra al almirante de Castilla capitán general de la misma. Este último, al carecer de la experiencia necesaria para ocupar semejante cargo, delega el nombramiento en un tercero.<sup>4</sup>

1 Real provisión de 28-V-1493. Fernández de Navarrete (1954) I, pp. 336-337.

2 Partida segunda, IX, p. 24, y XXIV, p. 3.

3 F. Pérez Embid (1944), p. 157.

4 *Ibidem*, p. 158.

Por otra parte, en el Atlántico no existía una fuerza naval que estuviese vinculada directamente al poder real o a algún otro poder delegado de éste. Por el contrario, las formaciones que durante la Baja Edad Media navegaron por esas aguas normalmente estaban regidas por sus propios tripulantes o por las cofradías en las que se unían. Mantenían un considerable margen de independencia frente a la autoridad real. Su actividad principal era la pesca y el comercio, aunque también alcanzaron cierta fama sus actividades corsarias. Sus relaciones con el poder central no se estrecharán sino hasta poco tiempo después del primer viaje colombino.<sup>5</sup> Por ello, la influencia de la estructura de mandos que pudieron haber tenido no debió ser mucha en Castilla.

Establecido el posible origen del cargo, nos interesa saber en qué momento se utiliza el mismo para designar al comandante de una formación destinada a hacer el viaje hacia las Indias para recoger valores y traerlos con seguridad.

Estamos de acuerdo con el planteamiento de Haring, quien sostiene que Blasco Núñez Vela podría ser considerado como el primer capitán general a quien se encomienda el mando de embarcaciones de armada y la conducción de un convoy hacia las Indias para llevar mercancías y traer metales preciosos con las medidas de seguridad que los tiempos exigían.<sup>6</sup>

Desde 1508, los jueces oficiales habían estado facultados para designar una capitana cada vez que navegaran dos navíos juntos.<sup>7</sup> No obstante, la forma en que se llevaba a cabo la navegación era un tanto independiente. Es decir, a pesar de la existencia de un mando en el convoy, sus facultades eran sumamente restringidas. Su función esencial era cerciorarse de que todas las embarcaciones que fueran bajo su conserva arribaran a su puerto de destino. Ello respondía más a criterios fiscalizadores que de seguridad. Por lo demás, los capitanes no prestaban ninguna atención a las embarcaciones que les acompañaban, salvo en los casos en que se hiciera necesario socorrer a alguna nao o defenderse de una posible agresión. Pero estos auxilios debían ser prestados por cualquier embarcación. En líneas generales, podría sostenerse que la subordinación jerárquica era inexistente en este tipo de tráfico.

A partir del viaje de Núñez Vela, la salida de formaciones al mando de un capitán general empezará a hacerse común. Tras varios ensayos y la puesta en práctica de una normatividad aplicable solamente en caso de guerra, el sistema

5 Para ver algunos planteamientos jurídicos sobre la marina castellana en la Edad Media, J. E. Casariego (1947). Un panorama general de la historia naval europea en el medioevo en A. Lewis (1985).

6 C. H. Haring (1939), p. 90.

7 C.D.I.U., 14, 215.

se consolida en 1561. Los generales serán una constante desde ese momento en todas las formaciones despachadas por los Austrias.

## B. *Preparación*

En el presente apartado, se intentará mostrar quiénes fueron los individuos que ocuparon el mando supremo de las armadas y flotas durante los aproximadamente ciento cincuenta años de duración del sistema de la Carrera. Dada la amplitud del periodo de tiempo que se pretende estudiar, únicamente presentaremos los perfiles de aquellos generales que tuvieron alguna relevancia o que pudieran ser representativos del tiempo en que navegaron o de la clase a la que pertenecieron. En todo caso, la presente selección deberá ser considerada arbitraria.

Los generales provenían principalmente de dos ámbitos. Por una parte, existían aquellos que se habían formado en el mar. Por la otra, encontramos a los que lo habían hecho en la guerra. Evidentemente, quienes tuvieran experiencia en ambas disciplinas solían ser preferidos. En opinión del duque de Medina Sidonia, los generales y almirantes de las flotas debían ser escogidos de entre los capitanes de la Armada del Mar Océano por ser marineros y, además, saber pelear, y también podían ser designados para el cargo los capitanes de las provincias de Vizcaya en naos de su propiedad, dada su buena fama de navegantes. A su entender, los mercaderes sevillanos no estaban capacitados para tal empresa. Consideraba que, además de que su presencia ocasionaría un aumento en los fraudes, no tenían la preparación suficiente como para tomar el mando en caso de guerra o para la impartición de justicia.<sup>8</sup> En 1606, se declaraba que quienes fueran a ocupar cargos de general o almirante en las formaciones navales debían contar con experiencia “en las cosas de la mar”.<sup>9</sup>

Entre aquellos que provenían del comercio mencionaremos a Cosme Rodríguez Farfán.<sup>10</sup> Rodríguez Farfán había ido al mando de una flota en 1540.<sup>11</sup> En 1553 le volvemos a ver. Esta vez iba encabezando una armada hacia las Azores, con la misión de escoltar a las embarcaciones que se esperaban de las Indias. Durante ese viaje se enfrentó a una escuadra de corsarios franceses logrando

8 Memorial al rey de 5-IX-1608. C.M.F.N., XII, 443.

9 Capítulo 10, Ordenanzas de 1606.

10 Su pertenencia al gremio de los mercaderes la hemos deducido de una petición de los comerciantes sevillanos, fechada en 1542, en la que aparece como suscriptor. C.M.F.N., XXI, 52. También era dueño de nao y maestre. R. C. a los jueces oficiales para que den licencia a Cosme Rodríguez Farfán para cargar una nao y navegar sola a las Indias. Asimismo, se le autoriza para que, concluida la guerra, pudieran expedir tales licencias. 5-XI-1544, Indif., 1,964, 9, 139v.-140.

11 C. H. Haring (1939), p. 251.

capturar una embarcación enemiga.<sup>12</sup> Un año más tarde, conducirá una flota hacia Tierra Firme. El viaje será bastante accidentado. Los tripulantes pasaron sed durante la ida.<sup>13</sup> A la vuelta se perderán varias embarcaciones, entre ellas las dos capitanas que empleó el general Rodríguez Farfán.<sup>14</sup> En la residencia tomada al general se le condena a privación perpetua de oficio por conducta negligente y otros cargos. Sin embargo, en la segunda instancia, se le absuelve de la mayor parte de los cargos subsistiendo únicamente el de amancebamiento durante el viaje. Se le condena a dos años de privación de oficio.<sup>15</sup>

A fines de 1555, mientras Rodríguez Farfán se encontraba sufriendo las consecuencias de su funesta travesía, Pedro Menéndez de Avilés iniciaba su primer viaje al mando de una formación de la Carrera. Menendez de Avilés había nacido en 1519 en Asturias. Inició su vida marinera como grumete. Al poco tiempo, logró obtener dinero suficiente como para comprar una pequeña embarcación con la que se dedicó al corso. A raíz de su fama, había entrado al servicio de la Corona. Entre 1555 y 1565, se desempeñará como capitán general de varias flotas a Indias y a Flandes. A partir de 1567, estará al frente de la Armada Real de la Guarda de las Indias.<sup>16</sup> Pero su actividad no sólo destaca por haber ocupado el mando de diversas formaciones. Sus ideas tienen una importante influencia en la configuración del sistema de flotas y armadas de la Carrera y en las competencias de los generales. Asimismo, participa en diversos proyectos de construcción naval. También fue caballero y comendador mayor de la orden de Santa Cruz de la Zarza, adelantado de la Florida y gobernador de Cuba.<sup>17</sup>

Tomás de Larraspu es un buen ejemplo de aquellos generales provenientes del ejército de tierra. Sirvió tres años como soldado en Milán. En 1602 y 1603 fue cabo de escuadra y sargento en la Armada de Luis de Córdoba. En su paso de Sevilla a Lisboa a bordo de los galeones del mando de Luis Silva peleó contra seis navíos ingleses rindiendo dos. Sirvió en dos viajes como alférez en la Armada de Indias. Iba en uno de los galeones que arribó a Jamaica cuando se perdió la Armada de Luis de Córdoba en 1605. Viajó de La Habana a España en

12 C.D.I.U., 14, 238-239.

13 Relación de lo que a la Armada de S. M. ha sucedido desde el puerto de Sanlúcar hasta la isla de Puerto Rico, 1554. C.M.F.N., XXI, 133 y ss.

14 Una carta de Francisco Duarte, juez oficial de la Casa, al rey, informa sobre el naufragio del navío que Rodríguez Farfán había empleado como su capitana en sustitución del que se había hundido con anterioridad. El juez oficial declara haber encontrado mucho oro y plata fuera de registro. 28-I-1555. C.M.F.N., XXI, 151 y ss.

15 E. Trueba (1989), p. 159.

16 Un memorial de Menéndez de Avilés dirigido al rey contiene algunos de sus servicios hasta 1564. C.M.F.N., XXI, 391 y ss.

17 B. Torres (1992), pp. 202-204.

plaza de capitán de infantería. En 1607, se le nombra capitán de los galeones.<sup>18</sup> Servirá en ese cargo hasta que se le nombra almirante y posteriormente general de la Armada de la Guarda. A fines de la década de 1620, será nombrado consejero de guerra. En esa misma época, Larraspuru aparece como constructor de embarcaciones.<sup>19</sup>

El capitán general Francisco Díaz de Pimienta destacó como constructor de navíos. A partir de 1625, entra en tratos con la Corona para la construcción de galeones en La Habana. Asimismo, participó en el trato de esclavos y en el comercio en general.<sup>20</sup>

Lope Díaz de Armendáriz, marqués de Cadereyta, nace en Quito. Es hijo del presidente de la Audiencia. Entre 1606 y 1634 comanda la flotas de Nueva España y la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. En premio a sus servicios se le concede el título de marqués. Posteriormente, ocupará el cargo de virrey de la Nueva España (17 de septiembre de 1635).

El caso de Juan de Escalante, autor del *Itinerario de navegación de los mares y tierras Occidentales*, también es destacable. El general Escalante muere comandando la flota de Tierra Firme en 1596.<sup>21</sup>

No obstante, también hubo generales que llegaron al cargo precedidos por su mala fama o que durante su desempeño mostraron ser incompetentes.

A principios de 1600, los consejeros de Indias encuentran un mensaje en la puerta de su local:

Soldados que pretendeys  
en uno y otro consejo,  
de papeles no os cureys,  
buscad algún otro viejo,  
que con ello alcanzareys  
lo que Escobar Melgarejo

El mensaje hacía alusión a la forma en la que había sido nombrado Pedro Escobar Melgarejo general de la flota de Nueva España, y se cuestionaba su capacidad. Inmediatamente se comisionó al fiscal del Consejo para que investigara a fondo el asunto. El resultado de las pesquisas iniciales sugirió que Escobar

18 C.D.I.U., 14, 68-69.

19 F. Serrano Mangas (1989), p. 46.

20 *Ibidem*, p. 45-46.

21 L. Martín Meras (1992), p. 21. Escalante, originario de Cantabria, había llegado a Sevilla como empleado de su tío, quien se dedicaba a la navegación. Contrajo matrimonio con la hija de un juez oficial.

Melgarejo tenía deméritos y defectos que le hacían indigno del cargo. El fiscal decidió complementar la información, para lo cual solicitó un informe secreto al presidente de la Casa. Del contenido del informe finalmente se pudo determinar que el general no era marinero ni versado en la Carrera de Indias. Para su viaje había vendido dos plazas de alférez y otra de coimero. Se sabía que había ido a las Indias únicamente como soldado. Había sido condenado a galeras. Se le acusaba de haber pagado dos mil ducados para que intercedieran por él en la designación del cargo de general. Presentado el informe, el fiscal decide consultar al rey. En la consulta, el Consejo opinaba que las pruebas en contra de Escobar Melgarejo no estaban suficientemente probadas. Además, se tenían buenas noticias de su desempeño en el apresto. También estimaban que su suspensión ocasionaría un retraso en la salida de la flota. Recomendaron mantenerlo en el cargo, como finalmente ocurrió.<sup>22</sup>

Algunos años más tarde, aparece en el ámbito de la Carrera de Indias Martín de Orellana. Aunque Orellana únicamente llegó a ocupar el cargo de almirante, estimamos que su caso puede resultar muy ilustrativo para mostrar las deficiencias de algunos de los oficiales que sirvieron en el tráfico de ultramar. Fernando Serrano Mangas relata cómo este oficial obtuvo el cargo de almirante a pesar de que contaba con una experiencia muy limitada. El desastre ocurrido en la almiranta de la Nueva España a su mando en 1656 puede tener una estrecha relación con las aptitudes de su comandante.<sup>23</sup>

Uno de los asuntos más discutidos en relación con la conducta de un general es el caso de Juan de Benavides Bazán. Benavides Bazán había empezado a servir en la Carrera a principios del siglo XVII. En 1613 y en 1617 ocupa la plaza de almirante de la flota de Nueva España. A partir de 1620 sería general. En 1628, la flota de Nueva España a su cargo sería derrotada por una escuadra holandesa en la bahía de Matanzas, Cuba. Los holandeses, además de obtener un botín sin precedentes, pusieron en evidencia la debilidad de los convoyes españoles. La responsabilidad de Benavides por el desastre parece fuera de toda duda. En el proceso que se le hizo a su regreso a Sevilla, Juan de Solórzano Pereyra, fiscal de la causa, consiguió demostrar que, en el momento del ataque, la flota no se hallaba preparada para efectuar una adecuada defensa, incumpliendo las disposiciones vigentes. Esta carencia se unió a una serie de decisiones desafortunadas del general, quien observará desde tierra cómo tomaban su capitana. El

22 La consulta fue presentada muy tarde al rey. La flota salió en mayo. Consulta del Consejo, 18-VI-1600, Indif., 1,866.

23 Se trataba del navío denominado “Nuestra Señora de las Maravillas” que naufragó cerca de las Bahamas. F. Serrano Mangas (1991), pp. 33, 35 y 60.

general fue encontrado culpable “[...] por el descuido que tuvo en la pérdida de la flota de Nueva España que tomó el enemigo[...].” y sería condenado a muerte. La sentencia fue ejecutada en Sevilla en 1632 en medio de una gran consternación.<sup>24</sup>

### C. *Clases*

Actuando en la Carrera de Indias se distinguen fundamentalmente dos tipos de capitanes generales. El de la Armada de la Guarda de la Carrera y los de las flotas de Tierra Firme y Nueva España, respectivamente. Eventualmente llegaron a actuar dentro del sistema terceras formaciones con sus respectivos mandos. Tal es el caso de la Armada del Mar Océano o la de Barlovento.

El reconocimiento del capitán general como autoridad suprema de la formación durante la navegación resultaba indiscutible. Pero, dada la diversidad de formaciones y mandos, fue necesario establecer criterios claros para diferenciar sus atribuciones y ubicar responsables para la toma de decisiones en las situaciones en que dos formaciones llegaban a coincidir. Por ello, los generales mantenían una relación jerárquica entre sí. Ésta no implicaba necesariamente una subordinación, salvo en situaciones muy específicas.

A la cabeza del escalafón encontramos al capitán general de la Armada del Mar Océano. El cargo era otorgado por nombramiento real, y su enlace con la Corona era a través del Consejo de Guerra.<sup>25</sup> Le sigue el capitán general de la Armada de la Guardia de la Carrera, también de nombramiento real, pero subordinado a la autoridad del Consejo de Indias. Consejo que, en su momento, depositará en la Junta de Guerra la referida subordinación. Los generales de las flotas en un principio eran designados por los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. Posteriormente, su nombramiento será real. Mientras su formación estuviera amarrada en España, se hallaban ligados a la autoridad de los propios jueces oficiales. Finalmente, tenemos al general de la Armada de Barlovento,<sup>26</sup> quien recibía órdenes principalmente del virrey de la Nueva España.

El establecimiento de jerarquías, sin embargo, no siempre resolvía los problemas que podían presentarse en caso de que dos generales con sus respectivas formaciones se encontraran. Al margen de las estrictas reglas protocolarias existentes en la época para todo tipo de acontecimientos, resultaba necesario

24 Relación del suceso desgraciado que tuvo la flota de Nueva España del mando del general don Juan de Benavides Bazán..., s/f. C.M.F.N., VI, 335 y ss., y Relación del suceso de don Juan de Benavides Bazán..., 1634. C.M.F.N., XXIV, 240 y ss.

25 Recop., 9, XV, p. 98. F. Olesa Muñido (1968), p. 524.

26 Su nombramiento podía ser expedido por el virrey de la Nueva España o por el rey. B. Torres (1981), pp. 43 y 52.

determinar el ámbito de poder que unos gozarían sobre otros en unas eventuales maniobras conjuntas. Uno de los primeros pasos en ese sentido se da en 1571, con la expedición de una cédula dirigida a Pedro Menéndez de Avilés, general de la Armada de la Guardia de la Carrera. La disposición detalla los honores que se le debían rendir de acuerdo con su rango, y se especifican sus competencias respecto de las demás formaciones que navegaban en la Carrera. Su autoridad se limitaría a los asuntos de guerra y navegación de los contingentes que navegaran al amparo de su Armada.<sup>27</sup> En líneas generales, esta situación se mantendrá en los años venideros. Posteriores ordenamientos y disposiciones se limitan a afinar todos los supuestos que se van generando. Bastaría añadir que el almirante de la armada, en ausencia de su general, gozaría de las mismos privilegios y competencias que éste. Entonces, el cargo de almirante sería ocupado por el general de flota de mayor antigüedad dentro de la formación.<sup>28</sup> La prelación se irá sucediendo por orden de antigüedad.

En el caso de la Armada del Mar Océano, al ser la formación naval de mayor jerarquía del Atlántico, cuando navegaban junto a cualquier formación indiana, su general tomaba el control de las formaciones en lo referente a guerra y navegación. A falta de éste, el almirante tomaría su lugar, debiéndosele la misma obediencia que a aquél.<sup>29</sup>

Dentro de las formaciones que operaron con regularidad en el Atlántico, únicamente nos resta mencionar el caso de la Armada de Barlovento. Los mandos de esta formación ocupaban el lugar más bajo del escalafón, hallándose subordinados a los generales de las flotas.<sup>30</sup>

La superioridad jerárquica no sólo permitía a los mandos de una formación dar órdenes a sus inferiores. También traía consigo el goce de cierto ceremonial. Ante la presencia del navío en el que estuviera embarcado el oficial de mayor rango, los demás debían abatir sus estandartes y banderas. Los mantendrían abajo mientras permanecieran en conserva del referido navío o mientras éste se mantuviese a la vista. La forma de saludar también se encontraba regulada.<sup>31</sup>

Los supuestos en los que las formaciones podían verse juntas eran varios. En un principio, cuando se ordena la salida de dos flotas anuales con destinos

27 R. C. de 4-VI-1571. Encinas, IV, p. 76.

28 Recop. L.P., 3, 1, 133. 27-III-1630. Recop., 9, XV, p. 94.

29 “La Armada del Mar Océano prefiera a todas las demás de alto bordo. La preeminencia de llamarse capitana real sólo corresponde a la del Océano. Las demás abatan estandartes y sigan sus órdenes en Puerto y mar”. Refiere lo mismo para la almiranta. R. C. de 23-X-1608 sobrecartada en 17-I-1617 y en 28-I-1654. Contrat., 5,092, 1, 95v. Capítulo 37, Instrucción de 1674.

30 Capítulo 37, Instrucción de 1674.

31 Recop. L.P., 3, 1, p. 139. Recop., 9, XV, p. 98.

específicos (1564), se dispone que, a su regreso, ambas formaciones se reunieran en La Habana.<sup>32</sup> Para determinar qué general dirigiría los destinos de las dos formaciones que navegarían juntas, toda vez que ambos tenían el mismo nivel jerárquico, se opta por escoger a aquél que hubiese fondeado primero en el puerto de reunión.<sup>33</sup>

Si durante el trayecto encontraban a algún navío o escuadra perteneciente a la Armada, el general de la flota mantendría el mando. Correspondía a los capitanes de los navíos de la Armada abatir sus banderas y estandartes.<sup>34</sup>

Pero el ejemplo típico de este conflicto de competencias lo encontramos en la relación sostenida entre los generales de la flota de Tierra Firme y los de la Armada de la Guarda. Las derrotas de estas formaciones empezaron a coincidir desde el último tercio del siglo XVI. Al encontrarse en tales circunstancias, y dada la mayor jerarquía del general de la Armada, quienes ocuparon el cargo intentaron tomar ventaja de la situación asumiendo competencias que no les eran propias. La reglamentación no se hace esperar. El de la flota estaría al mando de las dos compañías de infantería que le fueran asignadas. Los de la Armada debían permanecer al margen de esta relación en cualquier momento de la travesía. En materias de navegación y seguridad, el de la flota y sus subalternos estaban obligados a obedecer al de la Armada, seguir su nave y abatir el estandarte. En cuanto a la paga de la gente embarcada en capitana y almiranta de flota, correspondía al general de la Armada presenciarla.<sup>35</sup>

Tratándose del nombramiento del capitán del patache de la flota, la decisión sería tomada por el general de la flota. Sin embargo, si ésta se hacía a la vela junto con la Armada, la atribución pasaba al general de esta última.<sup>36</sup>

Otro posible conflicto de competencias surgía cuando algún virrey o presidente de audiencia se embarcaba en una flota. Para tales casos, estaba dispuesto que en forma honoraria estos personajes ocuparían la plaza de capitán general de la formación. Sin embargo, el gobierno de la misma se mantendría bajo el general que estuviere nombrado originalmente. Este último sólo debía consultarles las situaciones de mayor relevancia.<sup>37</sup> En ocasiones, incluso funcionarios de menor

32 Encinas, IV, p. 130. A pesar de que la Ordenanza no menciona expresamente el encuentro en La Habana, éste se sobrentiende por las fechas que establece y por el uso de la Carrera en años anteriores.

33 Capítulo 100, Instrucción de 1597.

34 Recop. L.P., 3, I, pp. 100 y 141. Recop., 9, XV, pp. 96 y 132.

35 Recop. L.P., 3, I, pp. 5 y 144. Recop., 9, XV, pp. 45, 92 y 93.

36 Recop. L.P., 3, I, p. 20. 13-IX-1625.

37 Capítulo 70, Instrucción de 1573. Capítulo 105, Instrucción de 1597. Capítulo 41, Instrucción de 1674.

rango gozaron de ese privilegio. Así, en 1561 se nombra al factor y veedor de la Nueva España, Ortuño de Ibarra, capitán general de los navíos que se preparaban para ir a aquel virreinato y de los que se unieran al contingente.<sup>38</sup>

La presencia de mandos interinos también era un fenómeno común en la Carrera, sobre todo durante el siglo XVII. En 1606, la Junta de Guerra emitía una consulta exponiendo al soberano lo sucedido a Jerónimo de Portugal, quien había renunciado a la capitanía general de Cartagena para regresar a ocupar la capitanía general de la Armada de la Carrera. A su llegada, Portugal se encuentra con que Francisco Corral había sido nombrado general de la Armada que saldría el año siguiente. El asunto se resuelve manteniendo a Corral al mando de dicha Armada para ese viaje, y confirmando la titularidad del cargo en favor de Portugal y de su almirante, Aparicio de Arteaga.<sup>39</sup>

La concurrencia de jerarquías y el rígido ceremonial establecido en muchas ocasiones llegó a causar fricciones entre los mandos. Los roces entre los generales podían terminar dando pie a marcadas rivalidades. Una situación de tensión se presentó a finales de la década de 1620 entre los generales Marqués de Cadereyta y Tomás de Larraspuru. Conscientes en la Corte de las desavenencias entre ambos generales, deciden convocar únicamente a uno de ellos para iniciar los preparativos de la Armada que se pensaba enviar a las Indias. Importaba especialmente que el elegido —Larraspuru— tuviese la posibilidad de escoger a los capitanes que irían en su Armada, toda vez que la existencia de bandos y partidos era cosa sabida. Así, para evitar que algún capitán del partido opuesto ingresase en la Armada, el rey decidió que se viera qué capitanes irían, y de haber necesidad de cambiar a alguno, se le avisara.<sup>40</sup>

#### D. *Régimen jurídico*

##### a. Nombramiento

Además de su jerarquía, los generales se distinguían de acuerdo con la calidad y vigencia de su nombramiento. De esta manera, los había añales y de por vida. También los había reales. Líneas arriba hemos mencionado un ejemplo en el que un general añal y un titular aparecen aspirando al mando de una formación. Como se ha dicho, Francisco Corral, el añal, fue mantenido en el cargo hasta la conclusión del viaje para el que había sido designado. Mientras tanto,

38 R. C. de 25-V-1561, Indif., 1,966, 14, 77v.

39 Consulta de 22-XII-1606, Indif., 1,967.

40 R. C. de 21-X-1629, Indif., 1,859.

Jerónimo de Portugal, el titular, debe esperar en tierra. No obstante, su título es confirmado.

La facultad de los oficiales de la Casa para nombrar a los capitanes generales se reconoce expresamente en las ordenanzas de 1552,<sup>41</sup> siendo ratificada por una cédula fechada el 12 de diciembre de 1554.<sup>42</sup> A pesar de la existencia de esas disposiciones, muchos generales recibieron su título por nombramiento real. En 1561, finalmente, se establece que los nombramientos de capitán general y almirante los haría el rey.<sup>43</sup> No obstante, un claro ejemplo de esta tendencia se observa en forma temprana con motivo del nombramiento de algunos generales de flota y la expedición de sus instrucciones.<sup>44</sup> En la centuria siguiente, los nombramientos e instrucciones tendrán su origen en la Junta de Guerra de Indias.<sup>45</sup>

En cuanto al contenido de las instrucciones recibidas, los generales llegaron a mostrarse poco satisfechos. Nicolás Cardona se queja insinuando que no estaban hechas por gente que conociera del tema.<sup>46</sup> Previamente, Pedro Menéndez de Avilés había sugerido que antes de emitir las se pidiera la opinión de los jueces oficiales y el capitán general. En 1566, una cédula dirigida a los jueces oficiales, a Diego Flores de Valdés, capitán general de la flota de Tierra Firme, y al prior y cónsules, les pide que se reúnan para estudiar las instrucciones sobre la flota de Tierra Firme.<sup>47</sup>

En caso de muerte del general, el sustituto natural era el almirante. El lugar de este último sería ocupado por el gobernador del tercio, tratándose de la Armada, o por el capitán de otro navío de la formación, en el caso de las flotas.<sup>48</sup>

## b. Título y juramento

Al recibir el nombramiento, el general tenía que jurar que ejercería bien y fielmente su oficio, guardando el servicio de Dios y su rey, así como las instrucciones que le hubieren sido dadas o se le dieran para el desempeño de sus

41 Capítulo 194.

42 Indif., 1,965, 12, 280v.-281.

43 Real provisión de 16-VII-1561, Indif., 1,966, 14, 35v.

44 Desde 1554, el rey, a través del Consejo de Indias, había nombrado a Pedro Menéndez de Avilés, capitán general de flota (C.M.F.N., 21, 391v. y ss.)

45 Pinelo afirma que, en su época, las instrucciones las daba la Junta de Guerra (Recop. L.P., 3, I, 2, nota al margen). Respecto de la procedencia de los nombramientos, existen diversos ejemplos en A. Heredia Herrera (1983-1990).

46 Carta de 20-X-1563. C.M.F.N., XXI, 487v.-488v.

47 R. C. de 13-XI-1566, Indif., 1,967, 16, 117.

48 Recop. L.P., 3, I, pp. 134 y 135. 18-III-1623, e Instrucción de 1597, capítulo 106. Recop., 9, XV, p. 127.

funciones. Estando en la Corte, lo haría ante el Consejo de Indias. Aunque, a partir del siglo XVII, la potestad de recibirlo pasaría a la Junta de Guerra. En caso de que el general se hallara ausente de la Corte, juraría ante el presidente y jueces oficiales de la Casa.<sup>49</sup>

A mediados del siglo XVII, cuando el tráfico de mercancías sin registro estaba fuera de todo control, se dispone que los generales y sus oficiales y ministros debían jurar ante los oficiales de la Casa o el de Cádiz que no llevarían ninguna mercancía o metal fuera de registro en el viaje de ida o de vuelta. Esta formalidad había de ser cumplida antes del ingreso de los oficiales al servicio.<sup>50</sup>

Los oficiales de la Casa, por su parte, al recibir a los generales, pasaban el título e instrucción que les eran presentados en sus libros. De esta manera, quedaban asentadas las circunstancias en las que asumían el cargo y las órdenes e instrucciones que se les entregaban. Todo ello sería analizado rigurosamente en el momento de la residencia, a fin de revisar la labor de los generales.<sup>51</sup>

Únicamente cabría aclarar que, cuando los oficiales de la Casa eran los encargados de dar las instrucciones que los generales debían seguir durante el viaje, el propio monarca exponía dicha circunstancia a los mandos de las formaciones a través de cédulas reales.<sup>52</sup>

### c. Fianza

Como requisito previo al juramento, el general estaba obligado a presentar una fianza con la que garantizara su correcto desempeño en el cargo, su sometimiento a un juicio de residencia o visita a la conclusión del viaje y el pago de las cantidades a que fuere condenado con motivo del procedimiento de inspección que se le instruyera.<sup>53</sup> Tratándose de generales cuyo título fuere por tiempo indeterminado o de por vida, bastaba con que depositaran una sola fianza, que debían renovar cada diez años.<sup>54</sup> El monto al que ascendía variaba en función de

49 Capítulo 1, Instrucción de 1674.

50 Recop., 9, XV, 8. 29-V-1640, y Carlos II en Recop.,

51 Capítulo 2, Instrucción de 1597.

52 R. C. a Juan Tello, 11-VIII-1554, Indif., 1,965, 12, 193-193v. No obstante, la actitud del monarca es por demás ambigua, puesto que meses antes se había despachado una cédula real con las instrucciones que había de seguir el general fray Juan de Mendirichaga. Indif., 1,965, 12, 84-85v.

53 J. Veitia (1671) II, I, p. 8. De acuerdo con este autor, la obligación de dar fianza se estableció a partir de 1618.

54 Capítulo 1, Instrucción de 1674. Indica que las fianzas se remitan al Consejo, hecho lo cual se les sentarán plazas por lo que desde ese momento gozarían de sueldo.

su categoría.<sup>55</sup> Así, por ejemplo, la fianza que debía presentar el general de la armada solía duplicar al exigido a los generales de flota.

#### d. Salario

Los sistemas utilizados para calcular el monto del salario de los generales registrarán algunas variaciones. En 1572, se declara que el general de la flota de Tierra Firme adquiriría su derecho a recibirlo desde el momento en que entrara a Sevilla y hasta que concluyera el viaje. Adicionalmente se le pagarían diez días. Un año más tarde, la instrucción dispuso que el salario empezaría a correr desde el momento en que el general dejara su casa.<sup>56</sup>

Posteriormente, se determinará que el salario de los generales empezaría a correr desde el momento en que éstos se presentaran ante los oficiales de la Casa y tras de su juramento y otorgamiento de fianza, *sentaren plaza*. Se mantendría hasta su regreso a dicha ciudad al darse por finalizado el viaje.<sup>57</sup>

Dada la extensión del periodo de que se trata, resulta muy difícil determinar las cantidades que percibían los generales. Hemos encontrado algunas cifras que esperamos que ayuden a dar una idea de su monto.

Uno de los primeros documentos relativos al salario, aunque no expresa la cantidad, resulta significativo, puesto que faculta a los diputados de la avería para establecer el monto.<sup>58</sup> Estaba ordenado que Blasco Núñez Vela recibiera dos mil doscientos cincuenta maravedís diariamente contados desde el día en que saliera de Valladolid.<sup>59</sup> En 1554, fray Juan de Mendirichaga percibió cuatro ducados diariamente mientras fue general de la Armada que debía ir a Santo Domingo.<sup>60</sup> Dos años antes, Bartolomé Carreño había percibido mil ciento veinticinco maravedís diarios.<sup>61</sup> A fines de esa centuria, se dispone que el capitán general de la Armada de la Guarda recibiera seis mil ducados al año.<sup>62</sup>

55 En consulta del Consejo de 4-II-1635 se decidió que las fianzas debían ser “lo más cuantiosas que fuere posible y que por lo menos las den de lo que montare su sueldo de dos años”. *Contrat.*, 5,091, 2, 209, y *Recop.*, 9, IX, p. 6. 12-I-1647, 30-VIII-1647 y 27-VIII-1652. La ley incluye información sobre la forma de constituir la fianza.

56 R. C. de 10-II-1572. Encinas, IV, p. 140. Capítulo 80, Instrucción de 1573. El primer precepto que se cita parece que fue expedido de forma especial para favorecer al general Diego Flores de Valdés, en “[...] consideración a lo que nos ha servido [...]”.

57 Capítulo 1, Instrucción de 1674.

58 R. C. a diputados de la avería facultándolos para fijar el salario del capitán general, 7-V-1536, *Indif.*, 1,962, 4, 89-89v.

59 R. C. de 20-II-1537, *Indif.*, 1,962, 5, 95-95v.

60 R. C. de 12-III-1554, *Indif.*, 1,965, 12, 105v.-106. La armada será desviada hacia Inglaterra. Ver capítulo quinto, apartado I.

61 Acuerdo de los jueces oficiales, 27-IV-1552, *Cont.*, 5,010.

62 Título de capitán general, 1591. C.M.F.N., III, 275.

En la primera mitad del siglo XVII, el mando superior de la Armada percibía cuatro mil ducados por viaje, mientras que el de la flota ganaba cuatrocientos escudos al mes.<sup>63</sup>

Una cosa sí parece ser constante en materia de salarios. Nos referimos a los retrasos en su paga. En muchas ocasiones, se observa que transcurren años sin que los generales y demás oficiales puedan cobrar lo que se les adeuda. Ya en 1526 se expedía una cédula real ordenado a los diputados de las armadas que se habían hecho cuatro años antes en Sevilla para ir por el oro que había sido depositado en las Azores, que pagaran lo que se debía a los herederos de un capitán de carabela que había ido en ese viaje.<sup>64</sup> El general Diego Flores de Valdés solicitaba en 1578 el salario que se le adeudaba por haber ocupado la plaza de general de la Armada varios años antes.<sup>65</sup> En 1635 se daban instrucciones a la Junta de Guerra para que ordenara el pago del sueldo atrasado del marqués de Cadereyta, “general de la Armada de las Indias”.<sup>66</sup>

Por lo que respecta a la forma en que se realizaba el pago, conviene destacar algunas diferencias entre los generales, en función de su clase. Los generales de la Armada de la Guarda, a partir de 1593, fueron autorizados para librarse sus propios sueldos y los de sus ministros y oficiales. La paga se haría por tercios. Aunque, como acabamos de ver en el caso del marqués de Cadereyta, los comandantes de la Armada no siempre podían cobrar a tiempo. Los generales de las flotas, por su parte, debían esperar hasta que el presidente y jueces oficiales de la Casa despacharan la correspondiente libranza.<sup>67</sup>

#### e. Jurisdicción

Los generales de flotas y armadas contaban con jurisdicción civil y criminal, en forma privativa, sobre todas las personas que iban y venían en la formación.<sup>68</sup> Ésta existía desde el momento en que ingresaban a las naos para iniciar el viaje hasta su conclusión. Por ello, cuando Juan Tello de Guzmán se queja de que el asistente de Sevilla y sus oficiales estaban arrestando a sus hombres se le informa

63 F. Serrano Mangas (1989), p. 284.

64 R. C. de 28-IV-1526, Indif., 420, 10, 317-317v.

65 R. C. de 17-III-1578, Indif., 2,495, 2, 77-77v.

66 Indif., 1,859.

67 La libranza debía llevar su firma y la de los oficiales del sueldo de la Armada. R. C. de 11-III-1593. Recop. L.P., 3, III, p. 43. Esta posibilidad se amplió en 1614, cuando se les permitió cobrar con la sola presentación de su título y su carta de pago. J. Veitia (1671) II, I, p. 60.

68 “[...] los generales sean jueces de la gente de sus armadas y flotas [...]”. Recop. L.P., 3, I, 5. Capítulo 34, Instrucción de 1674. La jurisdicción de los generales se entiende implícita desde un principio. Disposiciones como el capítulo 72 de la Instrucción de 1573, relativo a la entrega de los procesos efectuados durante el viaje, así lo hacen ver.

de que su jurisdicción iniciaría cuando se embarcaran, por lo que no debía interferir en la labor de aquéllos o de otras justicias en cumplimiento de sus funciones.<sup>69</sup>

Sin embargo, en la centuria siguiente, los generales gozarán de una jurisdicción limitada antes de embarcarse. Con ello se esperaba dotarlos de suficiente autoridad para encargarse de los preparativos de la salida.<sup>70</sup>

Los generales propietarios de la Armada conservaban la jurisdicción sobre sus hombres incluso cuando se hallaban en España y no se preparaba viaje alguno. En cambio, los *añales* perdían la jurisdicción una vez concluidos los remates de fin de viaje.<sup>71</sup>

#### f. Facultades y obligaciones

Las responsabilidades del general no sólo se limitaban a ejercer el mando supremo de la formación. Su intervención en asuntos ajenos a la misma podría ser justificada al entenderse que se trataba de un mando que contaba con nombramiento real. En ocasiones, sobre todo estando la formación en alta mar, será la autoridad de mayor categoría y por ello habrá de afrontar cualquier situación que se presentara. La solución podrá ser provisional o definitiva, en función de la cuestión planteada. A continuación, se expondrán algunas de estas actividades, sin perjuicio de que en el desarrollo posterior del presente apartado se traten la mayor parte de las labores atribuidas a los generales.

Como casi todas las autoridades que colaboraban en la Carrera, los generales tenían la obligación de evitar el tránsito ilícito de personas y mercancías.<sup>72</sup> Para el ejercicio de esta función tenían facultad para actuar de oficio dentro y fuera de su formación.

La integridad de los generales en el cumplimiento de su función represora del tráfico ilegal de mercancías se vio seriamente cuestionada en muchas ocasiones. Un ejemplo significativo lo encontramos en la cuarta década del siglo XVII, época de clara distensión en el cumplimiento de la normatividad vigente. Una consulta del Consejo fechada en 1631 denuncia los excesos cometidos por el general Jerónimo Gómez de Sandoval, en el viaje de la flota de la Nueva España del año anterior. Para paliar la situación, se decide obligar a los generales a hacer pleito homenaje de que no llevarían mercancías ni metales fuera de registro. Los generales reaccionan a dicha disposición negándose a acatarla. En 1639, el

69 R. C. a Juan Tello, 9-IV-1557, Indif., 1,965, 13, 237.

70 R. C. de 15-IV-1629. Recop. L.P., 3, 1, p. 8. Recop., 9, XV, p. 14.

71 J. Veitia (1671) II, I, p. 12.

72 Capítulo 10, Instrucción de 1597.

propio Jerónimo de Sandoval, con motivo de su negativa a hacer el pleito homenaje que se le requería, argumenta que detener el tráfico ilegal de bienes le resultaba imposible.<sup>73</sup> Un documento de la época escrito en nombre de los mandos de las formaciones indianas ratifica lo dicho por Sandoval, al justificar la negativa a hacer pleito homenaje, porque no se podían comprometer a lo imposible. Estimaban que para evitar el ingreso de mercancías debía tenerse a alguien de mucha confianza vigilando día y noche. Por otra parte, consideran que el pleito homenaje era para morir en defensa de la nao y no para evitar la presencia de contrabando. No deja de ser llamativa esta última aclaración.<sup>74</sup>

Al igual que el personal de la Casa de la Contratación, los generales y sus oficiales y ministros tenían prohibido comerciar entre uno y otro lado del océano.<sup>75</sup> Tampoco podían llevar o tener navío de su propiedad en la Carrera.<sup>76</sup>

Una facultad bastante disputada por los generales de mediados del siglo XVI a los oficiales de la Casa fue la de poder nombrar a los oficiales de los navíos de Armada. Juan Tello de Guzmán expresa al rey sus inquietudes al respecto en una carta que debió ser escrita entre 1554 y 1556. Sostenía que, con excepción del maestre y el escribano, que debían ser nombrados por los oficiales, los demás debían ser designados por él. De esta manera, sabría qué personas iban bajo su mando.<sup>77</sup> La pugna continuaba todavía diez años después. No obstante, termina por resolverse en favor de los generales.

Se les permitió nombrar diversos oficiales y funcionarios para el desempeño de cargos relevantes dentro de la formación. Entre ellos destacan el capellán mayor, capellanes para los demás navíos de armada, maestros mayores de carpintería y calafatería, médico y cirujano. Dentro de su embarcación nombraría al contra maestre, guardianes, gentileshombres, buzos, toneleros y alguaciles de agua. La designación de estos cargos en los demás navíos de armada también correspondía al general, aunque estaba ordenado que éste debía aceptar a quienes los capitanes de los navíos le propusiesen.<sup>78</sup>

A raíz del sensible incremento en la comisión de fraudes a la avería y a la Hacienda Real, con motivo del aprovisionamiento de las formaciones en Indias, el general adquiere la responsabilidad de dichas operaciones.<sup>79</sup>

73 F. Serrano Mangas (1989), pp. 344-348.

74 Memorial s/f o firma (redactado en plural). C.V.P., XI, 124.

75 Capítulo 73, Instrucción de 1573. Recop., 9, XV, p. 107.

76 Capítulo 93, Instrucción de 1597. Capítulo 23, Instrucción de 1674.

77 Carta s/f. C.M.F.N., XXI, 214.

78 J. Veitia (1671) II, I, p. 19.

79 R. C. de 25-VI-1644. Recop., 9, XV, p. 128. Sustituye al proveedor de la armada, designado por la administración de la avería. Ver capítulo cuarto, apartado III.

Como cabeza de la formación, los generales velarían por el destino de los bienes de quienes fallecían durante la travesía. Posteriormente, los bienes serían puestos bajo la custodia de algún maestro.<sup>80</sup>

La autoridad de generales y almirantes también era utilizada para regular relaciones de carácter privado. Tal es el caso de su obligación de presenciar las liquidaciones que efectuaban los maestros de navíos mercantes para determinar las pagas de sus tripulantes.<sup>81</sup>

Al margen de las competencias antes mencionadas, los generales tenían una responsabilidad fundamental. De hecho, se trata de la principal razón de su presencia en la Carrera. Nos referimos a la defensa del convoy en contra de cualquier agresión. Su consigna principal era rehuir todo enfrentamiento bajo la idea de que la protección del convoy tenía prioridad. Sin embargo, en caso de que algún navío de la formación fuese atacado, debían socorrerlo so pena de muerte. Únicamente podían excusar dicha omisión cuando, previa junta con almirante, veedor, piloto mayor y demás oficiales con los que solían tomar sus acuerdos, decidieran que convenía más abandonar el navío atacado. También les era permitido atacar cuando el combate fuese inminente o cuando la superioridad y facilidad de la maniobra lo permitiesen. Estaba ordenado que el general juzgaría sumariamente a los prisioneros y ahí mismo ejecutaría las penas, normalmente la muerte. Especial rigidez merecían los corsarios provenientes de reinos del norte.<sup>82</sup>

En 1576 se da comisión especial a Cristóbal de Eraso, general de la Armada de la Guarda, para que averiguara en forma secreta por qué los gastos del apresto habían superado lo presupuestado, y si era cierto que algunos navíos llevaban mercancías.<sup>83</sup> Meses más tarde se le encomienda investigar al general Álvaro Flores, en relación con su actuación frente a corsarios en 1575.<sup>84</sup>

También corresponderá a Cristóbal de Eraso en su carácter de general de la Armada de la Guarda, comandar las galeras de Tierra Firme.<sup>85</sup>

<sup>80</sup> Copulata, 7, V, 64.

<sup>81</sup> R. C. de 20-V-1579. Encinas, IV, pp. 194-195. Una buena razón para determinar esto fue evitar que las autoridades en Indias interviniesen en estos procesos. Ello hubiera podido redundar en graves retrasos en la salida del convoy.

<sup>82</sup> Capítulos 110 y 111, Instrucción de 1597. Capítulo 16, Instrucción de 1674. Instrucción a Sancho Viedma de abril de 1550. Copulata, 7, XIV, 86. Pedro Menéndez de Avilés tenía facultad expresa para juzgar y ahorcar corsarios, enero de 1562. Copulata, 7, XIV, 107. Capítulos 47 y 58, Instrucción de 1573.

<sup>83</sup> R. C. de 13-III-1576, Indif., 2,495, 2, 4v.-5.

<sup>84</sup> R. C. de junio de 1576, Indif., 2,495, 2, 22.

<sup>85</sup> R. C. de 20-V-1578, Indif., 2,495, 2, 108v.-109. La cédula en cuestión no menciona expresamente que ostente tal mando. Sin embargo, de su lectura se desprende que Eraso es el responsable

### g. Los preparativos

Cumplidas las formalidades exigidas para asumir el cargo, se les autorizaba a enarbolar bandera, tocar pífano y tambor, y echar bando estableciendo las condiciones bajo las cuales se reclutaría la gente de mar y guerra necesaria para la Armada.<sup>86</sup> Le estaba prohibido recibir gente menor de veinte y mayor de cincuenta. Asimismo, rechazarían a los criados del presidente y jueces oficiales y a los que quisieran ingresar mediante su recomendación.<sup>87</sup>

Más tarde, los requisitos establecidos para *romper bandos* sufrirán algunas variaciones. Los generales, al romper un bando, habían de hacerlo en nombre del rey, omitiendo mencionarse. Por otro lado, se hacen distinciones entre los bandos. Había los que se publicaban dentro de los navíos, para los que no se registran grandes novedades respecto del procedimiento anterior. En cambio, los destinados a ser dados a conocer en los puertos se les incorporan algunos requisitos adicionales. En primer lugar, el general había de comunicar a los responsables de la defensa del sitio su intención de echar bando. Éstos le proporcionarían pífanos, cajas y un ayudante.<sup>88</sup>

Una vez establecidas las embarcaciones que serían utilizadas como de armada durante la travesía, el general escogía la que habría de ser su capitana. Acto seguido lo hacía el almirante y, posteriormente, el gobernador del tercio.<sup>89</sup>

El general estaba obligado a participar prácticamente en todas las diligencias y labores efectuadas antes de la salida de su formación. Supervisaría, junto con el oficial factor y el proveedor, la calidad de los bastimentos y pertrechos que se asignarían a las naos de armada. Visitaba, junto con los visitadores, los navíos de armada y mercantes revisando que estuvieran bien calafateados, aparejados y armados. Las irregularidades encontradas las comunicaría al presidente de la Casa. Si dicha denuncia no encontraba respuesta en esa instancia, se le ordenaba comunicarlo directamente al Consejo de Indias.<sup>90</sup>

de las operaciones de las galeras en aguas americanas, toda vez que trata sobre la posible inclusión de vino en la ración de los galeotes y las condiciones en que los patrones de las galeras y saetía otorgarían las fianzas por los bastimentos y pertrechos que les fueran entregados.

86 Capítulo 3, Instrucción de 1573. La facultad de los generales de la flota para romper bandos será transferida al juez oficial que acuda al despacho a partir de la segunda mitad del siglo XVII. Capítulo 2, Instrucción de 1674.

87 Capítulo 3, Instrucción de 1597.

88 Capítulo 2, Instrucción de 1674.

89 Capítulo 5, Instrucción de 1674.

90 Capítulo 5, Instrucción de 1597. La labor del general en un tiempo llegó a incluir, una vez efectuada la tercera visita en Sanlúcar, su traslado a Cádiz acompañado de un visitador para realizar dicho trámite en aquel puerto. Recop. L.P., 3, I, p. 39. Recop., 9, XV, p. 24.

Este último recurso tiene su origen en unas relaciones difíciles. Nos referimos a las que sostuvieron generales y jueces oficiales. Algunos de los primeros roces se presentarán en la época en que el Consejo empieza a intervenir en el nombramiento de los mandos de las formaciones indianas. El primer protagonista será Pedro Menéndez de Avilés. Sus problemas con los jueces oficiales no sólo se deben al origen de su nombramiento, sino que reflejan un verdadero conflicto de intereses dentro de la Carrera. Los jueces oficiales acusan constantemente a Menéndez de utilizar la plaza en su provecho.<sup>91</sup> Aquél, por su parte, denuncia las actividades de los oficiales de la Casa y del prior y cónsules para controlar en su beneficio la Carrera.<sup>92</sup> Unos y otros tenían razón en sus acusaciones. Pese a ello, no se toma ninguna medida para paliar los males. Los negocios en la Carrera siguen su curso, y así, algunos años más tarde, observamos cómo los jueces oficiales protegen a Menéndez cuando el Consejo formulaba cargos por contrabando.<sup>93</sup>

Poco antes de partir, se efectuaba un examen de la gente de mar que se embarcaba. General y visitadores se cercioraban de que los tripulantes de los navíos de guerra y mercantes conociesen sus oficios, a fin de evitar que las plazas fueran ocupadas por pasajeros.<sup>94</sup>

Asimismo, se haría un último alarde entre la gente de mar y guerra. El escribano de armada elaboraba un testimonio de la diligencia, quedando así constancia de la totalidad de los tripulantes y soldados. Con base en ese testimonio se harían los ulteriores alardes durante el viaje. También, basándose en dicho documento, el juez de residencia establecería las responsabilidades a cargo del general o de sus subordinados por los tripulantes que no hubiesen regresado. De los fallecidos se tenía que entregar fe otorgada por el maestre y escribano.<sup>95</sup>

91 En 1564, Pedro Menéndez de Avilés se hallaba preso en Sevilla. C.M.F.N., XXI, 379.

92 “Los oficiales de la Casa y prior y cónsules y algunos mercaderes particulares[...] y algunos maestros de naos hacen detener la flota para que salgan cuando quisieren [...]”. Memorial de Pedro Menéndez de Avilés s/f (¿1563?). C.M.F.N., XXI, 347-348v. Los Chaunu también se refieren a este problema. H. Chaunu y P. Chaunu (1955-1956), III, p. 49.

93 H. Chaunu y P. Chaunu (1955-1956), III, p. 170. En 1572, el Consejo se encontraba muy disgustado porque Pedro Menéndez aprovechaba sus viajes de escolta para cargar mercaderías de contrabando. La Casa, al saber que destacados miembros del comercio sevillano están implicados en los negocios turbios de Menéndez, opta por defenderlo. El Consejo se ve imposibilitado para actuar. La victoria de la Casa significará la regularización del empleo de la Armada como medio de transporte de una buena parte del contrabando de la Carrera.

94 Capítulo 6, Instrucción de 1597. Recop. L.P., 3, I, p. 9. Recop., 9, XV, p. 16.

95 Capítulo 11, Instrucción de 1573. Recop. L.P., 2, XIV, p. 31.

#### *h. Visita*

Ya se ha mencionado que el general, como responsable de la formación, debía efectuar diversas inspecciones a todas las embarcaciones que navegarían bajo su conserva. Especial importancia tenía la tercera visita, al ser la última que se practicaría en tierra. Sin embargo, la participación de los generales en la misma no parece haber sido consistente, sobre todo respecto de las naos mercantes. Tenían suficientes cargas durante el apresto como para que pudiera destinar tiempo adicional a inspeccionar dichos navíos.<sup>96</sup> La instrucción de 1674 reconoce dicha imposibilidad, al ordenarle que revise únicamente las naos de armada.<sup>97</sup>

Concluida la tercera visita, el general echaba un bando prohibiendo a los maestros y capitanes meter o sacar cualquier cosa de la embarcación o permitir que se embarcaran más pasajeros.<sup>98</sup>

En el momento de hacerse a la vela, entregaría a los maestros y capitanes una instrucción en la que les informaba sobre sus obligaciones dentro del convoy tanto en materia de navegación como de guerra. En la elaboración de dicho documento participaba el piloto mayor y las personas que gozaran de la mayor confianza del general. Basándose en él, pilotos, maestros y capitanes podrían reencontrarse con el convoy en caso de que su navío se perdiera o corregir el rumbo seguido por la capitana de estimarlo necesario.<sup>99</sup> A mediados del siglo XVII se registran importantes cambios en lo anteriormente reseñado. El derrotero se enviaría al presidente del Consejo de Indias. La remisión se haría en sobre cerrado dirigido al rey “en sus reales manos”. El secreto que debía guardarse respecto del trayecto que seguiría el convoy era vital para su seguridad. La información se proporcionaba para el caso de que por alguna razón urgente se precisara enviar un aviso al general. Éste, una vez enviado el derrotero, quedaba obligado a ceñirse a lo dispuesto en el mismo, pudiéndolo variar únicamente en situaciones de extrema urgencia o recibiendo órdenes en tal sentido. En cuanto a los capitanes de los navíos integrantes del convoy, el general les entregaría también en sobre cerrado el derrotero. Sólo podrían abrirlo en caso de que

<sup>96</sup> J. Veitia (1671) I, XXIV, pp. 10 y II, I, p. 11.

<sup>97</sup> Capítulo 6, Instrucción de 1674.

<sup>98</sup> Capítulo 19, Instrucción de 1573.

<sup>99</sup> Capítulo 22, Instrucción de 1573. Capítulo 16, Instrucción de 1597. Cabe resaltar que, de acuerdo con lo dispuesto en el primer ordenamiento que se cita, el general entregaría la instrucción una vez hecha la visita en alta mar. En el siguiente, la obligación de entregar la instrucción es a la salida. Un año antes de que se expidiera la instrucción de 1573, se indicaba a Juan de Alcega, general de la flota de Nueva España, que entregara instrucciones a los maestros y capitanes de su formación a la salida. Encinas, IV, p. 100.

perdieran la formación. De otra forma, lo entregarían cerrado al general al llegar al puerto de destino.<sup>100</sup> Por lo demás, la instrucción de viaje seguía entregándose.

#### *i. La salida*

En cuanto la formación alcanzara alta mar, el general debía practicar una nueva visita.<sup>101</sup> Para tal efecto, llevaba un testimonio de las actuaciones de la tercera visita practicada a todos los navíos de su formación. Éste sería utilizado como guía para la inspección. De su contenido se desprendía el número de tripulantes y pasajeros embarcados, las armas y artillería, así como la carga portada en cada navío. Con la entrega de dicho testimonio se esperaba que el general no abriese los registros de las embarcaciones con el pretexto de querer cerciorarse de que todo iba conforme a derecho. La apertura de los registros solía dar pie a la comisión de distintos fraudes contra la Hacienda Real y la avería.<sup>102</sup>

La visita se efectuaría antes de que la formación pasara por las islas Canarias. De esta manera, cualquier irregularidad podría ser arreglada ahí. Las mercancías transportadas ilegalmente en las naves de armada serían tomadas por pérdidas en beneficio de la Hacienda Real.<sup>103</sup> Los pasajeros sin licencia serían consignados a las justicias en Canarias para que se les enviara a Sevilla. A continuación, iniciaría un proceso sumario para delimitar responsabilidades y aplicar castigos. Dadas las reticencias de los generales para llevar a cabo estas diligencias, se determina obligarles a enviar a la Casa testimonio de su práctica.<sup>104</sup>

Asimismo, este tipo de visitas debía llevarse a cabo a la salida de cualquier puerto, tanto a la ida como a la vuelta.<sup>105</sup> Solía recomendarse a los generales que practicaran dichas diligencias en parajes en donde el peligro de un ataque fuese poco probable. Los sitios adecuados para efectuarlas eran pasados los cabos, cuando se salía de España, a la salida de Canarias, y una vez desembocado el canal de Bahama, cuando se salía de La Habana.

<sup>100</sup> Capítulo 11, Instrucción de 1674.

<sup>101</sup> De acuerdo con la orden de 1564, la visita en alta mar debía practicarse solamente en caso de estimarse necesaria. Encinas, IV, p. 132. Los capítulos 18 y 20 de la Instrucción de 1573 disponen que el general debía efectuar la referida visita. Posteriores disposiciones encarecen la necesidad de llevarla a cabo. Capítulo 19, Instrucción de 1674.

<sup>102</sup> R. C. de 26-V-1574 y de 26-V-1580, en Encinas, IV, 86. Recop., 9, V, p. 1.

<sup>103</sup> Una cédula ordena a los generales que con la intervención del veedor, vendan lo incautado en Indias guardando los beneficios para la Hacienda Real. Recop. L.P., 3, I, p. 82. 5-III-1607. Recop., 9, XV, p. 67.

<sup>104</sup> Capítulo 20, Instrucción de 1573. Capítulo 26, Instrucción de 1597.

<sup>105</sup> Capítulo 34, Instrucción de 1597. Capítulo 19, Instrucción de 1674. De acuerdo con lo expresado en la última de las disposiciones citadas, los generales solían omitir la práctica de esta visita.

La actitud de los generales en el mantenimiento de la disciplina dentro de sus respectivos convoyes debió ser por demás dispar. Las Instrucciones de 1597 les encarecen severidad frente a los responsables de las embarcaciones que se apartaran de la conserva de la formación y contra quienes incumplieran las instrucciones que se hubieren entregado. En todo caso, probándose la debilidad o falta de castigo a cargo del general, se le haría responsable de los daños ocasionados por su omisión.<sup>106</sup>

Los oficiales que murieron durante el viaje serían reemplazados por quienes fueren nombrados por el general para tal efecto.<sup>107</sup> Siendo el fallecido veedor, escribano o maestro, además de proveer sustituto, el general debía formar inventario de los papeles dejados por el difunto, para después entregarlos a quien ocupase el oficio y pudiese continuar con la labor.<sup>108</sup>

#### *j.* En Indias

A la llegada a los puertos indianos, los generales debían ponerse en contacto con las autoridades locales. En todo momento se operaba bajo la consigna de hacer la estancia en puerto lo más breve posible. En Cartagena despachaban correo a la Audiencia de Santa Fe de Bogotá pidiendo que el oro y todo lo demás que fuera a ser enviado estuviese en el puerto para el momento de su vuelta de Nombre de Dios o Portobelo.<sup>109</sup> Desde uno de estos últimos enviaban sus instrucciones a la Audiencia de Panamá para informarles de lo que estuviere dispuesto.<sup>110</sup> En Veracruz, su obligación era ponerse en contacto con el virrey.<sup>111</sup>

Establecido el contacto con las autoridades locales, tenían que informarse de la situación imperante en la región a donde hubieren arribado y hacer una estimación de los metales preciosos que conducirían en el tornaviaje. Todo ello lo comunicarían a la Corte con brevedad.<sup>112</sup>

Trámite destacable, también durante la llegada, era la visita que solían hacer oficiales reales y justicias de la provincia a donde se arribara. Los primeros se interesaban por el cargamento que venía fuera de registro, en tanto que los segundos vigilaban que los pasajeros tuviesen su documentación

<sup>106</sup> Capítulo 17, Instrucción de 1597. Capítulos 21 y 36, Instrucción de 1674.

<sup>107</sup> Recop., 9, XV, p. 127.

<sup>108</sup> Capítulo 60, Instrucción de 1573. Capítulo 107, Instrucción de 1597.

<sup>109</sup> Capítulo 30, Instrucción de 1573. Recop., 9, XV, p. 55. Sobre la variación en los puertos, ver capítulo quinto.

<sup>110</sup> Capítulo 33, Instrucción de 1573. Recop., 9, XV, p. 56.

<sup>111</sup> Capítulo 34, Instrucción de 1573. Recop., 9, XV, p. 60.

<sup>112</sup> Capítulo 35, Instrucción de 1573. Capítulo 45, Instrucción de 1597. Informar sobre estado de tierra y oro a traer. Recop., 9, XV, p. 83.

en orden.<sup>113</sup> Dada la resistencia de los generales a tolerar la práctica de las visitas, se les obliga a entregar a su vuelta un testimonio de dicha diligencia.<sup>114</sup>

Antes de empezar la descarga, el general dispondría que las naos se amarraran y aseguraran de tormentas y enemigos en la medida de lo posible. Las labores de descarga se hacían en su presencia, siendo acompañado por la justicia local y los oficiales reales. Posteriormente, disponía que los navíos que así lo requirieran recibieran los arreglos necesarios.<sup>115</sup>

Durante su estancia en el puerto, siendo el caso que escogiera alojamiento en tierra, el general de la Armada tenía derecho a colocar un cuerpo de guardias en el sitio que hubiere escogido para hospedarse. La guardia se compondría como máximo por veinticinco soldados, con su cabo. Los generales de las flotas, por su parte, tenían derecho a lo mismo, con la única excepción de que, coincidiendo con el de la Armada, no les era permitido a ellos tener guardia.<sup>116</sup> En todo caso, habiendo presidio en el puerto a donde arribaren, la guardia sería sacada de ahí.<sup>117</sup>

Asimismo, se les pedía que procuraran que su alojamiento resultase lo menos gravoso posible. En ocasiones, incluso, se les indicaba el sitio que debían ocupar. En Cartagena se alojarían en las casas reales o en el Ayuntamiento, sin que se le permitiese alquilar casa.<sup>118</sup>

Un abuso frecuente de los generales recaía sobre los dueños de las embarcaciones mercantes. Con objeto de distraerse, les ordenaban financiar la celebración de diversas festividades durante las estancias en puertos indianos. Se daban corridas de toros y juegos de cañas. Las disposiciones que prohibían esta práctica se suceden. Los generales encontrados culpables de efectuar dichas acciones pagarían de su bolso los gastos erogados por tal motivo y una multa adicional. Los encargados de hacer cumplir dichas penas eran las autoridades locales.<sup>119</sup>

#### k. Subordinación

Aspecto típicamente conflictivo durante la estancia en puertos indianos era la relación entre generales y sus subordinados, y las autoridades locales. Tras diversos abusos registrados por parte de los comandantes de las formaciones indianas, la Corona opta por aplicar un remedio drástico a la situación. Se ordena

113 R. C. de 22-X-1569 y R. C. de 10-X-1569. Encinas, IV, pp. 78-79.

114 R. C. de 19-IV-1583. Encinas, IV, p. 85.

115 Capítulo 36, Instrucción de 1573. Capítulo 73, Instrucción de 1597.

116 R. C. de 16-VIII-1595, en Encinas, IV, p. 60. Recop. L.P., 3, I, pp. 54 y 55. 18-III-1611, 26-XI-1607 y 23-VIII-1620. Recop., 9, XV, p. 59.

117 J. Veitia (1671) II, I, p. 30.

118 Recop., 9, XV, p. 58.

119 Recop. L.P., 3, I, pp. 91 y 92. 4-III-1607 y 2-IX-1621. Recop., 9, XV, p. 87.

que los generales y demás oficiales de las armadas y flotas estarían subordinados al virrey o audiencia en cuyo distrito llegaren. Debían obedecer sus órdenes a pesar de que éstas pudieren contravenir las instrucciones que les hubieren sido dadas en Sevilla.<sup>120</sup> Al efecto, a su llegada les remitían copia de las instrucciones que llevaban.<sup>121</sup> En tierra, el gobernador de la provincia, siendo capitán general, precedía a los generales de las flotas, mas no al de la Armada.<sup>122</sup>

### l. Límites jurisdiccionales

Al hacerse regulares los viajes de formaciones al mando de un general, las autoridades y pobladores de los puertos indianos empiezan a resentir los desórdenes causados por los soldados y tripulantes. No parece que los generales hayan exigido disciplina a sus subordinados. Al contrario, solían socorrerlos cuando éstos eran detenidos por las justicias locales. Una cédula dada en 1559 permite a las autoridades de los puertos juzgar a la gente de mar y guerra y de la formación que cometieran delitos en tierra. Además, insta a los generales a que dejen a las justicias hacer su trabajo.<sup>123</sup>

La instrucción de 1597 introduce importantes cambios. Los generales tendrían la obligación de vigilar que sus hombres se comportaran debidamente durante la estancia en el puerto. Para ello, se les obligaba a echar un bando a su llegada por el que ordenaba a sus hombres que permanecieran en paz con los vecinos del puerto y no promovieran escándalos ni disturbios. Su jurisdicción debía ser respetada por las autoridades locales, con lo cual, en caso de que detuviesen a algún soldado o marinero, tenían que entregarlo al general. No obstante, este privilegio desaparecía cuando el detenido se resistía al prendimiento. En estos casos, el propio general debía consentir que su subordinado fuera procesado y castigado por la justicia local.<sup>124</sup>

120 R. C. de 17-I-1593. Encinas, IV, p. 76. Recop., 9, XV, p. 79. La primera disposición que se menciona únicamente obliga a los generales de las flotas. En cambio, la ley de la Recopilación se refiere tanto a los generales de la armada como a los de las flotas. La subordinación de los primeros a las autoridades indianas se decretó en 1606. Veitia Linaje afirma que la subordinación de los generales de la armada no operó por mucho tiempo o que simplemente nunca se practicó. En todo caso, en su época esto no se observaba. J. Veitia (1671) II, I, p. 35.

121 Reales Cédulas de 26-VIII-1584 y 26-VIII-1580, en Encinas, IV, pp. 75 y 76. Recop., 9, XV, p. 56.

122 Recop. L.P., 3, I, pp. 118 y 119. Instrucción de 1628, capítulo 17, y 30-I-1635. Recop., 9, XV, p. 120.

123 Encinas, IV, p. 24. 7-III-1559. Esta cédula fue expedida para el gobernador de La Habana. En 1565 se expidió otra para Cartagena. Copulata, 7, XIV, 10. Otra de 1574 parece confirmar el criterio de la primera. Encinas, IV, p. 27.

124 Capítulos 56, 57, 58, 59 y 60, Instrucción de 1597. Recop., 9, XV, pp. 62 y 65.

En causas civiles, tratándose de litigantes con jurisdicciones distintas, el actor acudiría al fuero del demandado.<sup>125</sup> No obstante, la regla contaba con algunas excepciones. Tal es el supuesto en el que un vecino niega el pago de una deuda estando el contingente a punto de salir. El general intervendría y en forma sumaria emitiría una resolución. Los conflictos derivados de la entrega de mercancías de los maestros a los consignatarios podían conocerse por generales o justicias locales a elección del actor. De los asuntos de indemnización por tormenta, pelea, echazón u otros daños, conocerían los oficiales reales o la justicia local, a elección del actor.<sup>126</sup>

En el caso de fraudes en contra de la Hacienda Real, la jurisdicción pertenecía a la autoridad —general, justicia u oficial real— que primero tuviera conocimiento de los hechos e iniciara la causa.<sup>127</sup>

La jurisdicción de los generales también tenía otros límites. Podían ser territoriales. Tal es el caso de los generales de la flota de Nueva España, cuyos hombres podían ser castigados por el virrey cuando se tratase de delitos cometidos fuera de la ciudad de Veracruz.<sup>128</sup> O personales, al estipularse que los delitos cometidos por gente de las armadas en contra de los vecinos de las provincias indianas serían juzgados en forma breve por las justicias locales.<sup>129</sup> Las querrelas civiles o criminales en contra de los vecinos serían vistas privativamente por las autoridades locales.<sup>130</sup>

La represión del comercio de navíos fuera de flota y súbditos extranjeros en aguas y puertos indianos formaba parte de las competencias asignadas a los generales. Se les permitía instruir procedimientos, embargar mercancías y prender presuntos culpables, tanto mercaderes como encubridores. Los autos, bienes y detenidos serían entregados al Consejo de Indias o a la Casa de Contratación, según fuere el delito que se les imputare.<sup>131</sup>

125 Capítulo 62, Instrucción de 1597. Capítulo 35, Instrucción de 1674.

126 Capítulos 63, 67 y 69, Instrucción de 1597. Capítulo 35, Instrucción de 1674.

127 Capítulos 64 y 65, Instrucción de 1597. Capítulo 36, Instrucción de 1674. Las disposiciones a través de las cuales se reconocía implícitamente la jurisdicción del general en la materia también permiten a las demás autoridades conocer de dichos asuntos. En todo caso, el cobro de los derechos reales correspondía a las justicias locales o a los oficiales reales.

128 Recop. L.P., 3, I, p. 66. 17-VI-1614. Recop., 9, XV, p. 71.

129 Recop. L.P., 3, I, pp. 73, 74 y 75. 27-III-1591 y otras, 1-IX-1580 y otras, y 31-V-1584 y otras. La diferencia entre esta disposición y la que concede jurisdicción criminal a los generales sobre sus hombres es que la primera opera tratándose de delitos cometidos contra habitantes del puerto, mientras que la segunda se ocupa de los delitos cometidos entre la gente de la formación.

130 Capítulo 62, Instrucción de 1597.

131 Recop. L.P., 3, I, 45. 2-XI-1574. Recop., 9, XV, p. 91. 17-III-1596. Los navíos de otros reinos o puertos y quienes los encubrían iban al Consejo. Los responsables de los navíos que iban fuera de flota, a la Casa.

Un aspecto también bastante conflictivo durante la estancia de las formaciones en Indias era la llegada a puerto de navíos ajenos a la formación. Una primera tendencia normativa dispondrá que los generales debían abstenerse de visitar dichas embarcaciones, dejando a los oficiales reales hacer su trabajo.<sup>132</sup> Más tarde, se opta por hacer que los generales actuaran de forma coordinada con las autoridades locales en salidas y llegadas de terceros navíos. Al menos en la Corte, eso era lo deseable. Tratándose del arribo de una embarcación, el general ordenaba que se saliera a reconocer su procedencia y visitarlo, averiguando qué gente traía a bordo, su armamento y carga. Posteriormente, lo aseguraría en el puerto, evitando que desembarcaran sus tripulantes o pasajeros, así como la carga, hasta que los oficiales reales realizaran la correspondiente inspección.<sup>133</sup> En cuanto a la salida de navíos ajenos al convoy, los gobernadores avisarían al general para que éste los visitara. Principalmente revisaban que en ellos no fuese ninguno de sus hombres, aunque aprovechaban la ocasión para cerciorarse de que los pasajeros transportados fueran en regla y que la embarcación no llevara mercancías fuera de registro. Las mercancías ilegales eran jurisdicción de los oficiales reales. Los pasajeros que no pertenecieran a la flota o armada serían entregados a la justicia local.<sup>134</sup>

Aprovechando la pericia de los generales en materias relacionadas con la guerra, se les faculta para visitar los castillos y fortalezas ubicados en los puertos en donde arribaran. Con ello se esperaba averiguar las carencias de las fortificaciones. La visita estaba sujeta a la condición de que su desarrollo no debía impedir la rápida salida del convoy del puerto en cuestión.<sup>135</sup> Desde fines del siglo XVI, los informes recabados eran presentados a la Junta de Guerra de Indias.

Estando la flota o armada en puerto, los alardes debían repetirse cada quince días. En ellos participaban el general, almirante, veedor y escribano.<sup>136</sup> Preocupaba no sólo la fuga de tripulantes, sino también las bajas. Unas y otras eran anotadas claramente con el propósito de descontar los salarios y raciones de los ausentes.

132 Veintidós de mayo de 1579 y 18-II-1588. Encinas, IV, pp. 80 y 85.

133 Capítulo 72, Instrucción de 1597, y capítulo 32, Instrucción de 1674.

134 Capítulo 70, Instrucción de 1597. Capítulo 33, Instrucción de 1674. Recop., 9, XV, pp. 88 y 90.

135 Instrucción a Sancho de Viedma, abril de 1550. Copulata, 7, XIV, pp. 87 y 88. Capítulo 74, Instrucción de 1573. Capítulo 47, Instrucción de 1674. Recop. L.P., 3, I, pp. 89 y 90. 1597, 1600, 1601, y 1625. Recop., 9, XV, p. 86.

136 Capítulo 56, Instrucción de 1573. Capítulo 78, Instrucción de 1597. Capítulo 18, Instrucción de 1674. Cabe destacar que la primera de las disposiciones que se citan únicamente ordena que los alardes se hagan con cierta periodicidad.

Al igual que en Sanlúcar, antes de partir, se hacía un último alarde. Como muchos marineros y soldados solían alistarse con el propósito de evadir los trámites exigidos para ir a las Indias o ahorrarse el pasaje, ésta era la última oportunidad para retenerlos en la formación y hacerlos regresar. Aunque parece que dicho trámite no era ejecutado con la severidad requerida. Tal circunstancia obliga a las autoridades en Sevilla a actuar muy estrictamente con los mandos. Ya hemos mencionado que la falta injustificada de marineros o soldados a la vuelta se traducían en un cargo para el general en el eventual procedimiento de residencia o visita que le era incoado.

Los generales gozaban de amplias facultades en los puertos indianos para perseguir y castigar no sólo a los tripulantes fugados, sino también a los pobladores que los socorrieran.<sup>137</sup>

### *m.* Recibo de carga

Los generales tenían la obligación de ordenar que todos los metales preciosos que se quisieran enviar en su formación fueran recibidos.<sup>138</sup> Efectuarían todas las diligencias posibles para lograr que su formación porteara la mayor cantidad de metales y otros valores. En el caso de los bienes de la Hacienda Real, les era entregada directamente a ellos.<sup>139</sup>

Por otra parte, se tenía que informar sobre los valores que estuvieran depositados en los puertos<sup>140</sup> y de los bienes de difuntos, a fin de llevarlos a la Casa de la Contratación. Al efecto, requerían a las autoridades del puerto para que les entregaran los bienes y la documentación.<sup>141</sup>

Los valores transportados en el tornaviaje debían ser acomodados en los mejores navíos de la formación. En un principio, la potestad de decidir qué cascotes serían utilizados correspondió al general.<sup>142</sup> Posteriormente, se le obliga a escuchar la opinión del almirante, pilotos mayores y veedor antes de tomar una

<sup>137</sup> Recop., 9, XV, pp. 69 y 72.

<sup>138</sup> Copulata, 7, V, 2, 3 y 29. Capítulo 41, Instrucción de 1573.

<sup>139</sup> Copulata, 7, IV, 41 bis. Bartolomé Menéndez afirma en una carta al rey que al ir como general de los navíos que iban a Tierra Firme los oficiales reales no le quisieron entregar la moneda que ahí había y sólo le dieron los registros. 9-VI-1563. C.M.F.N., XXI, 473. R. C. a la audiencia de Tierra Firme para que entreguen a Martín Alonso de los Ríos el oro y plata que hubiese de la Real Hacienda, 14-V-1542, Indif., 1,963, 8, 140v.-141.

<sup>140</sup> Los bienes recuperados con motivo de un naufragio o de la muerte de algún tripulante solían permanecer depositados en los puertos en poder de las justicias o de los oficiales reales.

<sup>141</sup> Instrucción al general de la flota de Nueva España, 1572. Encinas, IV, 101, 7. Capítulo 40, Instrucción de 1573.

<sup>142</sup> Capítulo 41, Instrucción de 1573. Copulata, 7, IX, 94. En un capítulo de la Instrucción dada a Pedro Menéndez en 1562, dice “[...] ponga en la nao Capitana y almiranta y en las mejores”.

decisión. Las cantidades de metal que debía repartirse por cada casco también tenían que ser consultadas. Opinaban, junto con los anteriores, los oficiales reales. En todo caso, la capitana y almiranta recibirían la mayor parte de los valores pertenecientes a la Real Hacienda. Los caudales restantes y el tesoro de particulares se cargaban en las demás embarcaciones. Habían de procurar que la capitana y la almiranta portaran la mayor parte del cargamento.<sup>143</sup> Posteriormente, se ordena que únicamente los navíos de armada podían transportar valores.<sup>144</sup>

En el caso de la Armada, el trámite era semejante. La diferencia radicaba en que, en la junta en la que se decidía qué navíos llevarían los metales y en qué cantidad, también intervenían el gobernador del tercio y los capitanes de cada galeón.<sup>145</sup>

Los prisioneros que serían juzgados en Castilla se entregaban a los generales. Debían ser presentados junto con la documentación que amparara el procedimiento que se les seguía. De otra forma, los generales y demás ministros de la armada y flotas tenían que rechazarlos. Un vez recibidos, correspondía al general elaborar un listado de los prisioneros embarcados, especificando el navío en que venían. A la llegada, se entregaban a los oficiales de la Casa.<sup>146</sup>

La navegación hacia y desde las Indias planteaba muchas situaciones que difícilmente podían ser consideradas en las instrucciones que, en su momento, se entregaban a los generales. Inclusive en aquellas órdenes que recibían en Indias, merced a los navíos de aviso. En estos casos, las decisiones debían provenir de juntas en las que participarían los mandos de la formación para deliberar lo que había de hacerse. Estando la formación en puerto, también participaban las autoridades locales. En Veracruz, el general se pondría en contacto con el virrey y la audiencia a fin de acordar qué sería lo más conveniente. En Tierra Firme, el aviso iría al presidente y audiencia de Panamá. El caso más frecuente era la presencia de corsarios. Sin embargo, factores como el clima o la conveniencia de mudar barcos podían ser motivo de estas convocatorias. La resolución adoptada podía contravenir expresamente lo ordenado por alguna instrucción.<sup>147</sup>

Las resoluciones de las juntas debían tomarse en conjunto. No obstante, al general de la Armada le estaba permitido modificar dichas decisiones en caso de estimarlo conveniente.<sup>148</sup> La misma facultad se intuye para los generales de las

143 Capítulo 74, Instrucción de 1597.

144 Capítulo 56, Instrucción de 1674.

145 Recop. L.P., 3, I, p. 105. 21-VI-1624. Recop., 9, XV, p. 99.

146 Recop., L.P. 3, I, pp. 107 y 110. 17-II-1573. Capítulo 46, Instrucción de 1674.

147 Capítulos 87 y 88, Instrucción de 1597. Capítulo 40, Instrucción de 1674. Recop., 9, XV, p. 114.

148 Recop. L.P., 3, I, p. 114.

flotas, pero ella únicamente sería viable cuando éstos ostentaran el mando absoluto.

En todo caso, a pesar de la existencia de órdenes o instrucciones en contra, los generales adoptaban la decisión que estimaban más conveniente. Una encrucijada semejante debió ocurrir al general Juan de Guzmán, general de la flota de Nueva España, quien al llegar a La Habana fue informado por el gobernador de que se había recibido orden de España en el sentido de que esperara ahí la llegada de la flota de Tierra Firme. Guzmán decide escribir a Cartagena solicitando que se le dijera qué hacer. Finalmente, decide hacerse a la vela sin aguardar a la formación de Tierra Firme. A decir del alcaide de la fortaleza de La Habana, la decisión había sido tomada bajo la presión de los maestros de su contingente.<sup>149</sup>

#### *n.* Regreso

Una vez cargados los navíos, el general anunciaba la próxima partida y se disponía a visitar las embarcaciones de su formación.<sup>150</sup> Los convoyes solían detenerse en La Habana, en donde recibirían órdenes, esperarían la incorporación de otras formaciones y harían los últimos preparativos. Antes de salir de La Habana, se efectuaría otra visita.<sup>151</sup> La principal preocupación del tornaviaje era que el armamento de las naves estuviera completo y en buenas condiciones. No obstante, la longitud de la travesía hacía necesario revisar aspectos tan imprescindibles como las provisiones de agua y alimentos. Para efectuar las comprobaciones necesarias, se podía servir del registro de la nao para el viaje de ida, en donde se especificaba el armamento que portaba. Asimismo, todos los navíos debían llevar el registro del viaje de vuelta expedido por los oficiales reales.

También, con anterioridad a la salida del puerto, general, almirante y piloto mayor se reunían a fin de elaborar la instrucción que habrían de entregar a los capitanes y maestros de las embarcaciones que formarían parte del convoy. En ella se establecería el orden que debía adoptarse durante la navegación y en caso de combate, así como las medidas en el momento de que perdieran de vista a la formación.<sup>152</sup> A semejanza de lo ocurrido en el viaje de ida, a partir de mediados del siglo XVII, se dispone que los generales entreguen en sobre cerrado a

149 Veinticinco de octubre de 1586, Indif., 1,866.

150 Encinas, IV, p. 101, capítulo 10 de la Instrucción al general de la flota de Nueva España, 21-I-1572. Capítulo 44, Instrucción de 1573. Capítulo 6, Instrucción de 1674,

151 Capítulo 45, Instrucción de 1573. Capítulo 112, Instrucción de 1597. Capítulo 6, Instrucción de 1674.

152 Capítulos 16 y 101, Instrucción de 1597. Capítulo 13, Instrucción de 1674. El capítulo 77 de la Instrucción de 1573 sólo indica que a la salida de los puertos tome el parecer de los pilotos de la formación. Aunque no parece desprenderse que estaba obligado a emitir una nueva instrucción.

maestros y capitanes el derrotero del viaje.<sup>153</sup> En caso de que estuvieran las dos flotas en La Habana dispuestas a emprender juntas el tornaviaje, la instrucción sería elaborada por los generales de las formaciones en conjunto, con la intervención de sus oficiales.<sup>154</sup>

#### ñ. Finanzas

La disposición de fondos provenientes de la avería, de la Hacienda Real, de particulares o de bienes de difuntos les estaba prácticamente prohibida a los generales. Para tratar esta materia, convendría partir de la distinción a la que nos hemos venido refiriendo a lo largo del presente capítulo, entre generales de flotas y de armada. El de armada, al ser la cabeza de una institución independiente, podía contar con mayores libertades en cuanto al manejo de caudales se refiere. No obstante, dicha independencia institucional, en el aspecto financiero, no es más que aparente. Estando la formación financiada por algún asiento de averías o la administración de dicho gravamen bajo la responsabilidad de la Casa, los funcionarios encargados de hacer las libranzas y realizar los pagos, pese a ser cercanos al general, no se encontraban subordinados a él. Excepción sea hecha en materia de cobro de salarios —como ya se ha dicho con anterioridad—. El caso de los generales de las flotas es aún más marcado. Su subordinación originaria al presidente y jueces oficiales de la Casa dan al traste con toda expectativa de disposición de caudales. Ahora bien, esto era lo que ocurría mientras las formaciones se encontraban en los puertos españoles. Una vez en alta mar y, sobre todo, durante las prolongadas estancias en Indias, se hacía necesario proveer a los navíos de armada de diversos géneros. En estos casos, como a continuación veremos, la palabra final directa o indirectamente era dada por el general, fuere de la categoría que fuere.

En 1572, al general Juan de Alcega se le justificarían las compras y gastos que hiciera en Indias, siempre que fueran hechas ante la fe del escribano mayor de su formación, y el vendedor o prestador del servicio entregara carta de pago. Únicamente le estaba prohibido tomar fondos para pagar su sueldo o hacer erogaciones que no estuviesen relacionadas directamente con los navíos de armada de la flota. En todo caso, se le pide moderación.<sup>155</sup>

La instrucción del año siguiente contemplará la ejecución de nuevos trámites para disponer de los caudales transportados. La motivación del gasto no variará: sólo lo indispensable. Los requisitos, sí. La nueva reglamentación exigía la

153 Capítulo 11, Instrucción de 1674.

154 Capítulo 101, Instrucción de 1597.

155 Capítulos 30 y 31, Instrucción al general de la flota de Nueva España.

celebración de un acuerdo previo a toda erogación, entre el general y el veedor, ante la presencia del escribano mayor. Posteriormente, el veedor averiguaría los precios de los bienes requeridos. Conocidos éstos, el general procedía a librar las cantidades necesarias. La libranza se hacía sobre alguno de los maestros que venían encargados de la custodia de valores. Se declara expresamente que el general no tenía por qué entrar en contacto con los caudales. Asimismo, preceptuaba que, habiendo oficiales reales en el sitio en donde se realizara la operación, su opinión debía ser considerada. La compra la efectuaba el veedor en presencia del escribano mayor.<sup>156</sup>

La instrucción de 1597 reproduce los cambios que habían sido introducidos por la instrucción a veedores de 1594. En primer lugar, el veedor determinaría las provisiones de bastimentos existentes en la formación. Posteriormente, acordaría con el general los productos que sería necesario proveer para poder ofrecer a los tripulantes la ración que estaba ordenada. Tomarían en cuenta lo dispuesto en las instrucciones que sobre esa materia habían entregado los oficiales de Sevilla a los maestros de raciones. Dicho acuerdo sería hecho ante la presencia del escribano. A continuación, convocarían a los habitantes del puerto a participar en el remate que harían, solicitando la provisión de todos los productos acordados. Si el precio solicitado no era conveniente o no se encontraba quien pudiera proveer todo, el veedor haría las compras utilizando el mismo procedimiento que se mencionó en el párrafo anterior.<sup>157</sup> La orden se mantendrá sin mayores novedades.<sup>158</sup>

Durante el periodo en que la Armada de la Carrera estuvo patrocinada por la Hacienda Real, la disposición de fondos para la compra de bastimentos y pertrechos correspondía al general. Éste debía hacer las compras o gastos en presencia del escribano mayor de la Armada.<sup>159</sup> Al pasar la formación a ser financiada por la avería, las cosas no cambiaron radicalmente. En principio, el general de la Armada no podía disponer de la hacienda de la avería. El uso de esos caudales únicamente era posible a través de la partida denominada *capitanía general*, o de los caudales separados para el pago de sueldos a los tripulantes. Al efecto, los oficiales de la Casa separaban ciertas cantidades para dichos fondos

<sup>156</sup> Capítulo 62, Instrucción de 1573.

<sup>157</sup> Capítulos 81, 82 y 83, Instrucción de 1597. A pesar de que la provisión de pertrechos no se menciona expresamente en este precepto, estimamos que le era aplicable.

<sup>158</sup> Capítulo 53, Instrucción de 1674. Únicamente cabría mencionar la incorporación del proveedor acompañando al veedor en su labor. Veitia afirma que en 1646 el general Pedro de Ursúa fue nombrado proveedor general de su armada. Y añade que en viajes posteriores ocurrió lo mismo. J. Veitia (1671), II, I, p. 46.

<sup>159</sup> Copulata, 7, XIV, p. 149. 1566.

entregándolas al pagador. El general libraría en este último. Las erogaciones a cargo de la partida correspondiente a *capitanía general* sólo se admitían cuando se hacían por motivos considerados inexcusables.<sup>160</sup> Cuando la administración del gravamen se encontraba cedida por asiento, el general comunicaba las necesidades existentes al proveedor. Éste, con intervención del veedor, realizaba la compra de los bienes solicitados, en la forma que dispusiera el asiento respectivo.<sup>161</sup> Normalmente, los asentistas designaban un representante para que se embarcara en la formación a fin de encargarse de todos estos asuntos.

Pero a pesar de las restricciones existentes, no se logró evitar que los generales emplearan partidas de particulares para satisfacer las necesidades de sus formaciones. Uno de los aspectos más resaltados por el Consulado durante las negociaciones para la suscripción del asiento de 1591 fue que se prohibiera a los generales y ministros de las flotas tomar dinero de particulares en Indias para gastos de la formación, debido a las dificultades para su cobro con posterioridad. Solicitaban que, en todo caso, lo que se tomara fuera de la Hacienda Real a cuenta de averías, so pena de cuatro mil ducados. El rey lo acepta.<sup>162</sup>

#### *o.* Llegada

A su llegada a Sevilla, los generales debían enviar un informe al Consejo sobre lo sucedido en el viaje.<sup>163</sup>

En su momento, el general ordenará a su escribano mayor que entregue toda la documentación surgida con motivo del viaje al fiscal de la Casa o a la persona diputada para tal efecto.<sup>164</sup>

#### *p.* Residencia

Al concluir todos los trámites de fin de viaje, el general y los oficiales de la formación debían someterse a un proceso destinado a averiguar cuál había sido su actuación durante la travesía. Por lo común, dicho procedimiento se denominaba *residencia*. Aunque esa circunstancia no necesariamente implicaba que sus formalidades se adecuaran al juicio de residencia tal y como se conocía en los siglos XVI y XVII.<sup>165</sup> En ocasiones, sobre todo a partir del siglo XVII, el proceso

<sup>160</sup> Recop., 9, IX, p. 32.

<sup>161</sup> Recop. L.P., 3, I, pp. 103 y 127. Instrucción de 1628, capítulo 13. Recop., 9, XV, p. 78.

<sup>162</sup> Capítulo 7, Asiento de 1591. C.M.F.N., XXIII, 418-418v.

<sup>163</sup> Capítulo 86, Instrucción de 1573. En 1597 se les instruye para que envíen dicho informe desde Sanlúcar. Capítulo 118, Instrucción de 1597.

<sup>164</sup> Capítulo 119, Instrucción de 1597.

<sup>165</sup> Para un estudio de los juicios de residencia, ver J. Mariluz Urquijo (1952).

era conocido como *visita*.<sup>166</sup> Las razones de semejante falta de continuidad responden a diversas causas. En principio, es necesario considerar que las flotas y la armada guardaban entre sí diferencias sustanciales. Más adelante se verá cómo esta última es una institución independiente, mientras que las primeras solían estar incorporadas a la Casa. Por otra parte, las ventajas de un procedimiento sobre el otro en ocasiones llevan al rey a inclinarse por algunas de sus formalidades, aunque sin variar la denominación.<sup>167</sup> Los plazos también presentaron variaciones. Así, la Recopilación de 1680 preceptuaba que las actuaciones debían prolongarse por sesenta días ante un juez nombrado por el rey.<sup>168</sup> Pero disposiciones anteriores establecían un plazo de treinta días.<sup>169</sup>

En un principio, no parece haber existido ninguna formalidad específica para someter a revisión de una autoridad jurisdiccional la actuación de los generales. Un claro ejemplo de ello representa lo sucedido a fray Juan de Mendirichaga en 1554. A causa de un motín registrado en la Armada de su cargo, presumiblemente motivado por la falta de pago de las dotaciones, el fiscal de la Casa inicia un procedimiento en contra del general. Todo parece indicar que el procesado no iba a tener contacto con los autos de la causa, puesto que escribe a la Corte solicitando que se ordene que se le dé traslado de lo actuado para poder defenderse. La Corte accede a la petición.<sup>170</sup>

La residencia contemplada por la instrucción de 1573 establece un doble procedimiento. El primero, de carácter público, se documentaría con las acusaciones que se hicieran en contra del general y de los cargos contra su actuación que se pudieran desprender de la documentación surgida con motivo del viaje. Tras el plazo concedido al general para realizar sus *descargos*, el juez de residencia dictaba la sentencia. Paralelamente, el propio juez de residencia recogía informes y testimonios en forma secreta. Dicha documentación sería enviada al Consejo, en donde se dictaría otra sentencia.<sup>171</sup>

La inspección efectuada en la residencia no sólo afectaba al general. El juez también hacía averiguaciones sobre la conducta de los ministros y oficiales de la

<sup>166</sup> Inclusive llegó a ser denominado *visita* y *residencia*. Sobre la visita, ver I. Sánchez Bella (1991).

<sup>167</sup> Recop., 5, XV, 17. 2-III-1634. La cédula expresamente ordena que las residencias a generales, almirantes y otros oficiales se tomen en forma de visitas.

<sup>168</sup> Recop., 9, XV, p. 130.

<sup>169</sup> Capítulo 86, Instrucción de 1573. Capítulo 121, Instrucción de 1597. En 1591 se comisiona al doctor Arias para “tomar visita y residencia al general de la flota de Nueva España y a su almirante, ministros y oficiales”. Al efecto, se le instruye para que mantenga abierto el procedimiento cincuenta días. Comisión de 14-IX-1591. Encinas, III, pp. 93-94.

<sup>170</sup> R. C. de 9-XI-1554, Indif., 1,965, 12, 249-249v.

<sup>171</sup> Capítulo 86, Instrucción de 1573.

formación. Incluso, los tripulantes llegaron a estar sujetos a este trámite. Sin embargo, estos últimos serían excusados de la residencia en 1625, por entenderse que, al estar subordinados a los mandos de la formación, su castigo y corrección correspondía a éstos.<sup>172</sup>

El caso de la Armada de la Carrera en un principio fue distinto. En 1572, se ordenaba al licenciado Castro visitarla. Se trataba de la primera visita que se le hacía a la Armada, por lo que el visitador no sólo debía inquirir sobre sus actividades recientes, sino que en sus averiguaciones debía remontarse al periodo en el que la Armada se había formado. Debía revisar cinco años de actividad, informar detalladamente sobre la conducta de los mandos e inventariar los bienes de la formación. El visitador recibe una instrucción en la que se le explica detalladamente lo que debe averiguar.<sup>173</sup> No tenemos noticia de que la Armada haya sido visitada en alguna otra ocasión. Con fundamento en los procesos que hemos visto, estimamos que en el momento en que la Armada empezó a hacer viajes regulares a través del Atlántico, las autoridades de la Carrera optaron por aplicarle los mismos métodos de control que se empleaban para las flotas.<sup>174</sup>

En 1634, se anuncian importantes variaciones en la forma del juicio de residencia. El origen de los cambios se encontraba en la aparente impunidad de los generales y demás oficiales y ministros de la armada y flotas en la comisión de infracciones a la normatividad vigente, especialmente aquella relativa al tráfico de mercancías. El procedimiento público hasta ese momento seguido en el juicio de residencia parecía desalentar a quienes podían aportar testimonios incriminatorios, con lo cual los procesos solían resolverse de manera favorable a los acusados en vista de la falta de pruebas. El remedio decretado consistió en sustituir el juicio de residencia por la visita.<sup>175</sup> Las modificaciones introducidas

172 R. C. de 20-VIII-1628. C.M.F.N., XXIV, 650v.-651.

173 Comisión e instrucción al visitador licenciado Castro, 24-XII-1572. Encinas, III, pp. 94-102.

174 Una cédula dirigida al presidente y jueces oficiales expedida con motivo de la inminente llegada de la Armada de la Carrera y las flotas menciona que los funcionarios de la Casa tenían prohibido intervenir en los asuntos de la Armada. Sin embargo, en razón de que se esperaba que el contingente trajera mucha plata, se les autoriza para que pudieran visitar las naos pero sin molestar a los oficiales. Respecto de los mandos de las flotas, se les ordena que comisionen a un juez letrado de la Casa para que les tome residencia. R. C. de 17-IX-1594, Contr., 5,091, 1, 149.

175 Recop., 5, XV, p. 17. El nuevo procedimiento permitía mantener en secreto la identidad de testigos y acusadores. No debe confundirse la visita como procedimiento a través del cual se inspeccionaba el funcionamiento de una institución con la visita que los funcionarios de la Casa efectuaban a los navíos de la Carrera a su salida y a la llegada. Estas últimas y la residencia eran lo que se aplicaba a los mandos de las formaciones indianas a su llegada a España. Por ello, algunos procesos son denominados *visita* y *residencia* (ver Comisión al doctor Arias para tomar visita y residencia al general de la flota de Nueva España, 1591. Encinas, III, pp. 93-94). En cambio, la

fueron consideradas positivas por el Consejo. Una cédula de 1636 expresa los buenos resultados obtenidos y dispone que, para evitar los retrasos que solía haber en el estudio de las visitas en el Consejo, convenía que el visitador dictara la sentencia. No obstante, ésta debía ser revisada por el Consejo en segunda instancia obligatoria.<sup>176</sup>

Entre las infracciones más comunes cometidas por los generales y demás mandos de las formaciones destacan principalmente aquéllas relacionadas con la presencia de contrabando a bordo. Se les acusa de cargar mercancías de su propiedad, de permitir que embarcaciones ajenas se acercaran a la formación cuando ésta estaba cerca de España, presumiblemente para alijar los cargamentos irregulares. La presencia de criados en plaza de marinero o soldado también es otro cargo que se repite constantemente. Del contenido de las residencias se observan los abusos, e incluso la prepotencia de algunos generales.

Una vez dictada la sentencia del proceso, los autos pasaban al Consejo. En esta segunda instancia, por lo regular, los procesados veían moderadas sus condenas. Algún caso incluso podría hacer pensar en suma benevolencia.<sup>177</sup>

En todo caso, el perdón podía llegar más tarde. Así ocurre al general Álvaro Flores, quien había sido condenado a cuatro años de suspensión de oficio y destierro de las Indias. Dos años después de su condena, obtiene el perdón.<sup>178</sup> En 1580 viajaría a la Nueva España como almirante.

## II. EL ALMIRANTE

La presencia del almirante como lugarteniente de los capitanes generales en las formaciones indianas se remonta al comienzo de la segunda mitad del siglo XVI. Precisamente en los inicios de la misma encontramos a Hernando Blas ejerciendo dicho oficio en la Armada a cargo de Sancho Viedma.<sup>179</sup>

visita, en su primera acepción, fue el procedimiento que inspiró los cambios en las residencias de los mandos.

<sup>176</sup> R. C. de 12-VI-1636, *Contrat.*, 5,091, 2, 218v.

<sup>177</sup> En 1634, el juez de residencia condenó al general Martín de Vallecilla al pago de una multa de cuatro mil ducados por haber llevado vino en una nao de su propiedad. Asimismo, se encontró que había traído azúcar fuera de registro. Por esto último le condenó a perder las mercancías y a pagar una multa. El Consejo redujo las condenas quedando todo en una multa de tres mil ducados. *Contrat.*, 4,996.

<sup>178</sup> R. C. de 21-IV-1578, *Indif.*, 2,495, p. 102.

<sup>179</sup> F. Olesa Muñido (1968), p. 602.

Al igual que el general de flota, los almirantes, en un principio, fueron nombrados por los oficiales de la Casa. Su nombramiento se hace real a partir de la orden de 1561.<sup>180</sup>

La plaza debía recaer en alguien experimentado en la navegación y en la guerra. La falta de estos requisitos podía dar al traste con el nombramiento. En 1557, con motivo del otorgamiento de la plaza de almirante a Antonio de Aguayo, el rey envía una cédula al doctor Vázquez, visitador de la Casa, y a los jueces oficiales, indicándoles que habían de proveer a otra persona en el cargo por saberse que Aguayo no tenía experiencia en la navegación de las Indias. Tras diversas intervenciones del propio Aguayo, de los oficiales y del prior y cónsules de los mercaderes, se hizo ver que el almirante propuesto contaba con suficiente experiencia, adquirida durante su navegación a Flandes y por Levante. El monarca rectifica y permite que Aguayo ocupe el cargo.<sup>181</sup>

Las funciones y responsabilidades del almirante hay que verlas a la par de las del general. Su papel, como el propio título del almirante lo suele decir, es el de lugarteniente del general. Una instrucción que parece haber sido redactada con posterioridad a la segunda mitad del siglo XVI viene a confirmarnos lo anterior.<sup>182</sup>

Recibido el título que lo acreditaba como tal, el almirante se presentaría ante los oficiales de la Casa en Sevilla. La jura del buen desempeño del cargo la haría en la Corte o en la Casa, dependiendo del sitio en donde estuviera.<sup>183</sup> El monto de la fianza que debían otorgar para garantizar su buen desempeño y posterior sometimiento a residencia fue determinado en 1635.<sup>184</sup> Once años más tarde, sería modificado, quedando en una cuota fija por un total de tres mil ducados. De la misma manera que los generales, los almirantes, siendo propietarios o añales, garantizaban el ejercicio de su cargo con fianzas con un plazo de diez años o sólo por el viaje, respectivamente.

Se ocupará de ayudar a escoger las embarcaciones que serían utilizadas para capitana y almiranta, revisará la artillería que habrán de llevar y se cerciorará de la correcta colocación de las portañolas y planchas para asegurar el correcto juego de las piezas.<sup>185</sup> Una cédula posterior incrementa las responsabilidades del almirante en esta primera etapa del apresto, al encargarle la supervisión de las carenas de las naos de armada. No obstante, Veitia Linaje afirma que, con la

180 Real provisión de 16-VII-1561, Indif., 1,966, 14, 35v.

181 Reales Cédulas de 21-VIII-1557 y octubre de 1557, Indif., 1,965, 13, 393v.-394v. y 409v.

182 Pat. 260, 2, p. 44, y C.M.F.N., XXII, 34.

183 Capítulo 1, Instrucción de 1597.

184 J. Veitia (1671) II, I, p. 8.

185 Capítulo 1, Instrucción Almirantes, s/f.

aparición del oficio de capitán de La Maestranza, la presencia del almirante en dichos trabajos decayó.<sup>186</sup>

Revisarán, junto con los visitadores, que las naos mercantes lleven la artillería en los lugares en que pueda ser de utilidad. En Sanlúcar hará visita en las embarcaciones de armada y mercantes para revisar que los bastimentos sean suficientes. Asimismo, inspeccionará el equipo que llevan.<sup>187</sup>

Durante la navegación, como más adelante se verá, la almiranta ocupaba la parte posterior de la formación. En esa posición iría recogiendo a todas las embarcaciones del convoy que fueran quedando relegadas. Igual función desempeñaba el almirante a la salida de los puertos. Esta vez a bordo de un batel.<sup>188</sup>

Como lugarteniente del general, correspondía al almirante sucederlo en caso de muerte o separación del convoy, o sustituirlo cuando faltara temporalmente.<sup>189</sup> Las consecuencias de este relevo hacían del almirante el nuevo general, con todas las atribuciones del sustituido.<sup>190</sup> Inclusive el salario del almirante se incrementaba. Así sucedió en 1565, cuando con motivo del fallecimiento de Pedro de las Roelas, capitán general de la flota de Nueva España, ocupó su cargo el almirante Bernardino de Córdoba. Una cédula le concede licencia para gozar del salario de general.<sup>191</sup>

Las ordenanzas de 1591 añaden una nueva responsabilidad a los almirantes. Se les ordena que lleven copia de la tercera visita en la que se expresara el número de piezas de artillería, jarcia, armas y municiones llevados por cada embarcación de la formación. Todo ello con el fin de que acompañaran al general en la visita que este último debía efectuar en alta mar.<sup>192</sup>

Respecto de la jerarquía ocupada por los almirantes, ya se ha dicho que el de la armada era superior a los generales de las flotas. En cuanto a los almirantes de estas últimas, su posición jerárquica guardaba cierta equivalencia con la de los gobernadores del tercio de la armada. Veitia Linaje menciona que dos cédulas dadas en 1628 otorgaban a los gobernadores una mejor prelación. Sin embargo,

186 R. C. de 20-III-1615 confirmada por otras posteriores. Recop. L.P., 3, XVIII, p. 2. J. Veitia (1671) II, IV, p. 42.

187 Capítulos 2, 3 y 4, Instrucción Almirantes, s/f.

188 Capítulos 6 y 10, Instrucción Almirantes, s/f.

189 Capítulo 76, Instrucción de 1573.

190 Recop. L.P., 3, I, p. 142. 5-IV-1616. La disposición que aquí se cita corresponde a los almirantes de la Armada de la Guarda. No obstante, los de las flotas ocupaban el cargo dejado por el general de su flota.

191 Cédula de 20-VIII-1567, Indif., 1,967, 16, 235-236.

192 Capítulo 25, Ordenanzas de 1591.

una posterior se decanta por la superioridad de los almirantes, a propósito de las sustituciones de cargos por muerte o ausencia.<sup>193</sup>

### III. LOS OFICIALES

#### A. *El gobernador del tercio*

Con el paulatino incremento del número de soldados en las dotaciones de las naos de armada se hace necesario incorporar a las formaciones un mando especializado en el manejo de la infantería. Hacia 1605, la Junta de Guerra de Indias juzgaba necesario que uno de los capitanes de las ocho compañías que se pensaban levantar para la Armada que se estaba aprestando ocupara el gobierno de todas las demás. Al efecto, se le acrecentaría el sueldo ordinario proporcionándosele veinte ducados más al mes (los capitanes ganaban cuarenta ducados al mes). El rey accede al planteamiento de la Junta y designa al capitán Briseño para ocupar tal plaza.<sup>194</sup> El oficio muy pronto sería conocido como gobernador del tercio. Dentro de la jerarquía militar existente, el cargo estaría equiparado con el de maestre de campo en el ejército de tierra.<sup>195</sup>

El cargo era de nombramiento real. Al efecto, la Junta de Guerra sometía a la consideración del monarca una lista de posibles candidatos a través de consulta. El elegido juraría el cargo en el Consejo de Indias o ante el general bajo cuyas órdenes serviría.<sup>196</sup>

Entre las prerrogativas de que gozaba figuraba la que le permitía elegir el navío de armada en el que deseaba embarcarse, después de que general y almirante lo hubiesen hecho.<sup>197</sup>

Pero su labor principal —como ya ha quedado dicho con anterioridad— era comandar el cuerpo de infantería asignado a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Esta función llevó aparejada cierta trascendencia, hasta que en 1634 se decide acabar con el alojamiento del tercio de la armada en los periodos en que ésta no se encontraba operando.<sup>198</sup>

193 J. Veitia (1671) II, I, p. 40. Recop. L.P., 3, I, pp. 116 y 133. 12-IV-1628 y 27-III-1630.

194 Consulta de la Junta de Guerra, 31-IV-1605, Indif., 1,867.

195 J. Veitia (1671) II, II, p. 1. F. Serrano Mangas (1989), p. 249.

196 J. Veitia (1671) II, II, p. 1.

197 Recop. L.P., 3, I, p. 19. 22-I-1619 y 4-IV-1628.

198 J. Veitia (1671) II, II, p. 2.

## B. *Los capitanes*

Al mando de casi cualquier navío que navegara por el ámbito atlántico durante los siglos XVI y XVII identificamos la presencia de un capitán. Por lo regular, el cargo era ocupado por el propio dueño de la embarcación. Aquellas embarcaciones que no contaban con un capitán eran dirigidas formalmente por el maestre,<sup>199</sup> quien delegaba las funciones de la navegación en el contra maestre y el piloto.

A raíz de la implantación permanente del sistema de dos flotas anuales, el interés de los órganos rectores de la navegación hacia las Indias se centra en evitar que el tráfico de navíos aislados perdurara. Una de las claves para lograrlo radicaba en mantener juntos en todo momento a los navíos que integraban cada flota. Para asegurarse de que eso sucedería, además de las penas que se dictan por separarse del convoy, se opta por facultar a los generales de las flotas para designar capitanes en los navíos mercantes de su formación.<sup>200</sup>

Pero ésa no era la única razón. En 1565, Pedro de las Roelas, capitán general de la flota de Nueva España, exponía al monarca en una carta que algunos dueños de nao no estaban capacitados para ejercer el cargo de capitán de su navío respectivo. Le preocupaba que no supieran qué hacer en caso de batalla. Para remediar la situación, propone que se asignen a cada nao tres soldados para que acompañaran a su capitán. Dos se ocuparían de la gente y el otro, de la nao.<sup>201</sup>

El capitán también contribuiría a evitar los desórdenes que habían venido sucediendo entre tripulantes y pasajeros durante el viaje. Recibiría un salario integrado por una cuota proveniente de la avería y otra, del navío que comandara.

La medida no fue bien recibida por los dueños de los navíos mercantes. La sola idea de llevar a bordo de sus propias embarcaciones alguien superior a ellos les pareció inconcebible. Las presiones surtieron sus efectos; un año más tarde, se ordenaba a los generales que, embarcándose el dueño, en él recayera el cargo de capitán. Dos años después, la facultad de nombramiento queda derogada. Merced a otra petición formulada por la Universidad de Mercaderes en la que se exponía el alto costo que representaba para la avería cubrir los salarios de los capitanes, el rey decide suprimir su nombramiento oficial permitiendo que cada dueño pusiera a quien mejor le pareciera.<sup>202</sup>

199 El maestre solía estar a cargo de las relaciones comerciales de la embarcación. En muchas ocasiones, el cargo de capitán y de maestre coincidían en la misma persona.

200 Capítulo 14, Instrucción de 1573.

201 C.M.F.N., XXI, 513. 26-IV-1565.

202 Reales Cédulas de 21-VII-1574 y 13-III-1576. Encinas IV, pp. 77-78.

En los navíos de armada el cargo se mantuvo, dadas las funciones que debía desempeñar. Se les denominaba capitanes de mar y guerra. Tal y como se desprende del cargo, sus atribuciones atañían tanto el gobierno de los marineros como el de los soldados.<sup>203</sup> No obstante, debe tenerse en cuenta que quienes ocuparon los cargos eran originalmente capitanes de infantería.

En ocasiones, cuando se empleaba un navío propiedad de un particular para que sirviera en la armada, el dueño solía exigir que no se le quitara el mando de su embarcación. En estos casos, se le proveía como capitán de mar. Adicionalmente, se embarcaba un capitán de infantería. Las funciones del uno y del otro por su naturaleza estaban claramente definidas; aunque, en última instancia, el capitán de infantería era reconocido como la autoridad suprema del navío.

En un principio, los propios generales de las armadas designaban a sus capitanes.<sup>204</sup> En 1607 se pidió a los generales que presentaran a los capitanes de infantería que irían en sus embarcaciones a fin de que fueran aprobados por el rey, a través de la Junta de Guerra.<sup>205</sup>

El juramento correspondiente y el *pleito homenaje* de perder la vida antes de rendir su embarcación lo harían en presencia del general.<sup>206</sup>

La asignación de navío a los capitanes la hacía el general. Los únicos parámetros que debía observar para dicho trámite era que los capitanes más jóvenes se embarcaran en la capitana y la almiranta. Los restantes serían acomodados y reubicados a su criterio.<sup>207</sup> No obstante, dicha regla tenía ciertas excepciones. En algunos casos, el nombramiento que se expedía al capitán mencionaba expresamente el barco que comandaría. Esta circunstancia debió provocar problemas, puesto que una cédula dada a Cristóbal de Eraso, capitán general de la Armada de la Guarda, le concede la facultad de reubicar a los capitanes incluso cuando su nombramiento mencione el navío en el que se embarcarán.<sup>208</sup> A mediados del

203 R. C. de 31-III-1607. Recop. L.P., p. 3, XVII, 51. J. Veitia afirma que, con anterioridad, los oficios se hallaban distribuidos en dos personas. J. Veitia (1671) II, II, p. 5. Por nuestra parte, hemos de añadir que el cargo de capitán con responsabilidades mixtas existía en la Carrera con anterioridad a la cédula citada. Así se desprende de la consulta del Consejo de 12-II-1596 por la que se solicita la provisión de una plaza de capitán de infantería por la muerte del titular, quien también lo era de un galeón de armada. A. Heredia Herrera (1972).

204 Nombramiento de capitán de galeón e instrucción que Álvaro de Bazán, capitán general de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano, otorga a Luis de la Haya, febrero de 1552. C.M.F.N., XXI, p. 110. “Todavía me parece bien dejar a los generales el nombramiento que hacen de capitán y alférez [...]”. Respuesta del rey a consulta Consejo de Indias, 13-XII-1581 en A. Heredia Herrera (1972).

205 Consulta de 7-IV-1607. A. Heredia Herrera (1983-1990).

206 J. Veitia (1671) II, II, p. 6.

207 Recop. L.P., 3, I, 17 y 18. 9-III-1616 y 13-XII-1593.

208 Indif., 2,495, 2, 3v.-4.

siglo XVII, se decide permitir a los capitanes que llevaran navíos de su propiedad en la Armada.<sup>209</sup> Con ello, la posibilidad de asignarles otra embarcación queda prácticamente derogada.

La principal función de los capitanes era tener en todo momento dispuesto su navío para pelear, por lo que se les encargaba que ejercitaran a los soldados y a la tripulación y que vigilaran que las armas estuvieran limpias y la artillería en su lugar.

Dentro de su embarcación disponían de facultades para castigar a quienes se embarcaban en ella por la comisión de faltas de carácter disciplinario y algún otro aspecto correctivo.<sup>210</sup>

Obligación común para los capitanes de mar y guerra y los de las naos mercantes era visitar su propia embarcación sacando testimonio de ello ante el escribano que llevaban a bordo. Una copia del mismo debía ser remitida a la capitana de la formación. Con ello se esperaba facilitar la visita que en su momento llevaría a cabo el general en alta mar.<sup>211</sup>

#### IV. LOS OFICIALES DEL SUELDO

##### A. *El veedor*

El oficio de veedor se introduce para verificar que todos los preparativos y, posteriormente, el viaje de la formación de que se trate se haga con el máximo apego posible a la normatividad aplicable. Defenderá principalmente los intereses de la avería, evitando fraudes y desperdicio de materiales. Aunque también entenderá de cuestiones relacionadas con la Hacienda Real y de particulares ausentes. Sus funciones estarán íntimamente ligadas con las responsabilidades administrativas que recaen sobre el general.<sup>212</sup>

En un principio, la designación del veedor fue motivo de discordia entre los jueces oficiales y el prior y cónsules de los mercaderes. La polémica se centraba en determinar quiénes serían competentes para someter a la consideración del monarca los posibles candidatos a ocupar el cargo.<sup>213</sup> Hacia fines del siglo XVI, los funcionarios del consulado de mercaderes lograron asegurar a esa corporación el privilegio. La eventual designación de uno de los propuestos se haría por

209 F. Serrano Mangas (1989), pp. 273-274.

210 C.M.F.N., XXI, 110.

211 Capítulo 20, Instrucción de 1674.

212 Capítulos 1, 18, 22 y 43, Ordenanzas de Avería de 1573.

213 Indif., 738, 239. Consulta de 5-XI-1576, en A. Heredia Herrera (1972).

real provisión. Recibido el nombramiento, el elegido se presentaría ante los jueces oficiales de la Casa para efectuar el juramento correspondiente.

En la cuarta década el siglo XVII, la situación varió considerablemente. Se estableció que los cargos de veedor, proveedor y contador de las flotas y armadas serían vendidos. La medida no parece haber tenido mucho éxito. La corrupción en el ejercicio de los cargos obligó a que en 1644 se suspendiera a quienes los habían comprado. Consecuentemente, se regresa al sistema de provisión real.<sup>214</sup> Pocos años más tarde, nuevamente se reanuda la venta de oficios.<sup>215</sup>

Para el mejor desempeño de sus funciones fiscalizadoras, en 1596 se otorga a los contadores y veedores de las armadas, comúnmente llamados *los oficios de sueldo*, inmunidad frente al capitán general y cabos.<sup>216</sup>

El veedor podía designar a un oficial mayor para que se quedara en tierra cumpliendo con las funciones que le correspondían mientras aquél se encontraba embarcado. En vista de las funciones encomendadas al oficial, la designación del veedor debía ser aprobada por la Junta de Guerra de Indias.<sup>217</sup>

Los veedores estaban obligados a llevar dos libros. El primero contenía el nombre y datos personales de las gentes de mar y guerra. Debían verificar que los tripulantes hicieran el viaje, que no huyeran en Indias, y cancelar sus raciones en caso de fallecimiento o desertión. El segundo había de reflejar todos los cargos hechos a la avería para la compra de bastimentos, armas y pertrechos de la armada. Cuidarían que éstos no se desperdiciaran y se hiciera buen uso de ellos. Asimismo, debían encargarse de supervisar su compra y almacenaje dada la inmensa cantidad de fraudes registrados en estas operaciones. Los veedores también debían asegurar las mercancías salvadas de los naufragios. Con la autorización del general, las acomodaría en las naos que conviniere. Las mercancías restantes serían encomendadas en el puerto más cercano a la persona que el veedor considerara pertinente, para que ésta las vendiera y enviara el producto a la Casa. Al concluir el viaje, haría inventario de todos los materiales existentes en los navíos de armada. Con base en dicho documento, se harían las liquidaciones a los maestros de raciones.<sup>218</sup>

214 F. Serrano Mangas (1989), p. 156.

215 J. Veitia (1671) I, XXII, p. 9 y II, III, p. 2. Menciona que el oficio de proveedor fue vendido en 1651. Asimismo, afirma que, en la época en que se encontraba escribiendo su obra, los oficios de contador de los galeones y el veedor de la flota de Nueva España se hallaban vendidos.

216 J. Veitia (1671) II, III, p. 3.

217 Recop. L.P., 3, 11, 15 y 16. 17-VI-1609 y 19-XII-1620. Recop., 9, XVI, pp. 50 y 51.

218 Capítulos 3, 10, 22 y 34, Instrucción veedores de 1594.

Una importante función del veedor era la de cerciorarse de que los maestros de raciones de las naos de armada sirvieran las raciones a la dotación conforme a las instrucciones que les habían entregado los oficiales de la Casa. En los navíos en los que no iba embarcado el veedor, el general, con acuerdo de aquél, nombraría un oficial para que cumpliera dicha función.<sup>219</sup>

A pesar de que el oficio de veedor fundamentalmente estaba destinado a velar por el apego a la legalidad dentro de las naves de armada, adicionalmente se les obligaba a visitar a las naos mercantes a fin de detectar pasajeros sin licencia o mercancías fuera de registro.<sup>220</sup>

Por otra parte, les estaba expresamente prohibido manejar cantidad alguna proveniente de los caudales de la avería o de otro fondo. Su papel estaba limitado a presenciar cualquier gasto que se hiciera.<sup>221</sup>

La responsabilidad de los veedores también contemplaba supuestos de negligencia. Tal es el caso de la obligación que tenían de pagar el costo de los bastimentos o la pólvora perdidos por deficiencias en su almacenaje dentro de las embarcaciones.<sup>222</sup>

## B. *El contador*

El contador de la armada estaba encargado fundamentalmente de registrar cualquier operación que afectara los fondos, bienes, derechos y obligaciones de la armada, así como de hacer las libranzas que fueran necesarias.<sup>223</sup>

Asimismo, los contadores de la armada llevaban en sus libros los datos y señas de tripulantes y soldados alistados. De su presencia en ese registro dependía el cobro del sueldo. Con objeto de asegurar que los pretendientes a los cargos fueran legítimos y que no existieran confusiones, se ordena al contador que, antes de ingresar un nombre a sus listas, se cerciorara de que ya estuviera en las del veedor.<sup>224</sup>

Las competencias de los oficios de sueldo de la armada se encontraban estrechamente vinculadas con las atribuidas a los contadores de la avería. A fin

219 Capítulos 76 y 77, Instrucción de 1597.

220 Capítulo 9, Instrucción de 1594.

221 Capítulo 26, Instrucción de 1594.

222 Capítulo 30, Instrucción de 1594.

223 Recop. L.P., 3, II, p. 3. 19-II-1616. Recop., 9, XVI, p. 43.

224 Recop., L.P., 3, II, p. 8. 10-VII-1617. Recop., 9, XVI, p. 5.

de facilitar la llegada de información, se ordena al veedor y al contador que atiendan las solicitudes que les hicieran los de la avería.<sup>225</sup>

En 1610, se ordena que sólo uno de los oficiales del sueldo se embarcara en la armada. El otro, mientras tanto, permanecería en tierra encargado de llevar los libros y papeles de la armada.<sup>226</sup>

225 Recop. L.P., 3, II, p. 5. 4-IV-1615. Recop., 9, XVI, p. 3.

226 Recop. L.P., 3, II, 6. 28-XII-1610. Recop., 9, XVI, p. 45.