

Boletín del Cen-
tro de Estudios
Americanistas de
Sevilla. ≡

Año X

Núms. 68 y 69

SUMARIO

Religiosos de la Orden de la Merced que pasaron a la América española, Fray Pedro N. Pérez. — *El Piloto mayor de la Casa de la Contratación*, José Pulido Rubio. — *Catálogo de legajos del Archivo de Indias. Índice de los tomos VI y VIII de la Biblioteca Colonial Americana*, P. T. L. — *Hispano-americanismo. Las Cámaras de Comercio*, Marcelo Pascual Palomo. — *Escudos de armas, títulos de ciudades y villas, fundaciones de pueblos, erección de obispados, etc.*, Pedro Torres Lanzas.

BOLETÍN

DEL CENTRO DE ESTUDIOS AMERICANISTAS

AÑO X.

SEVILLA, 1923.

N.º 68 y 69

RELIGIOSOS DE LA ORDEN DE LA MERCED

QUE PASARON A LA AMÉRICA ESPAÑOLA

(CONTINUACIÓN)

No menos estimables fueron los servicios prestados en Tucumán y en otras partes, por el P. Albarrán, que selló con su sangre la larga carrera de misionero celoso de la conversión de los infieles.

Célebres fueron por lo valientes y antropófagos, los indios Chiriguanaes, originarios del Paraguay, arrojados por los españoles, en 1548, hacia la cordillera que se alza entre Santa Cruz de la Sierra y el territorio de los Charcas. No eran del todo salvajes. La mayor parte de ellos dieron la obediencia a España, sirvieron a los conquistadores, y no pocos fueron bautizados. Pero, el año de 1564, se confederaron con otros bárbaros, vecinos suyos, se rebelaron contra España, y, desde entonces, no perdieron ocasión de hacer daño a los blancos y a sus indios amigos. Ellos quemaron los pueblos de la Barranca y Condorillo y mataron parte de sus habitantes y a los capitanes Andrés Manso, Pedro de Castro y Ñuflo Chaves. Destruyeron el valle de Tarija, se robaron los ganados y los indios domésticos y salían a saltar las *chácaras* y los caminos que iban, de Santa Cruz y Condorillo, a la ciudad de la Plata. Llegaban hasta veinte leguas de esta ciudad.

Principalmente caían sobre los pueblos de los indios chichas, ya pacificados, cuya doctrina tenía a su



cargo un fraile de la Merced (¿Fray Cristóbal de Albarrán?), «el cual, viniendo los chiriguanaes a robar, salía huyendo dellos, porque los chichas a quienes doctrinaba, le querían bien y le daban aviso, y le sacaban de allí». En los dos años que precedieron al de 1571, les asaltaron cuatro o cinco veces. Les exigían tributo de ropa, en cantidad, y cuando venían a cobrarla, después de tenerla junta, hacían reunir el pueblo, les desnudaban a todos, dejándoles en cueros, y se llevaban la ropa. Era tal el temor que les tenían, que a veces entraban en un pueblo, sólo diez o doce chiriguanaes y cobraban el tributo, que los chichas pagaban temblando.

Entre tanto, la Real protección ¿qué hacía en defensa de sus vasallos? Refiere Fray Diego de Porres, a la sazón Comendador de la Merced de la ciudad de la Plata, que fueron a él muchas veces estos desgraciados, a rogarle que pidiese a la Real Audiencia les mandase favorecer, y Fray Diego trató el caso con el Presidente y Oidores y éstos le respondieron que ellos no podían hacer nada, si el Virrey no lo proveía, por ser de su gobierno ¹. Con todo, tarde y mal, algún remedio se puso.

Sucedió, pues, que el año 66 salieron de la Asunción para Santa Cruz de la Sierra, el obispo D. Fray Pedro Fernández de la Torre, que tuvo grandes pleitos con el teniente de Gobernador Felipe Cáceres, el Gobernador Francisco Vergara, Ñuflo Chaves y numerosa comitiva de españoles y de indios, con ánimo, muchos de ellos, de llegar hasta la ciudad de la Plata, a pedir, entre otras cosas, a la Audiencia que abriese camino para comunicarse entre esta ciudad y la Asunción. Entre toda esta gente venía también el P. Comendador de la Merced de la Asunción, Fray Cristóbal de Albarrán.

Por una conocida carta de la Audiencia, sabemos que «el obispo, el Gobernador y alguna gente de Santa Cruz e otra de la que fué con Pedro de Castro y hasta

1. Información acerca de los daños que causan los indios chiriguanaes, en Santa Cruz de la Sierra y su comarca.—Valle de Yucay, términos del Cuzco, a 24 de Octubre de 1571. Declara el Padre Fray Diego de Porres.—A. G. I.—2—1—1/13.

cuarenta hombres del Río de la Plata, salieron de Santa Cruz, con licencia del Teniente de Gobernador y vinieron a esta ciudad (de la Plata), podrá haber sesenta días; en el camino, prosigue la carta, les dieron algunas guazavaras los chiriguanaes y mataron un fraile de la Merced y cuatro hombres del Paraguay y a otros hirieron»¹. De boca del testigo Cristóbal de Saavedra, de 50 años de edad, sabemos que el fraile había más de treinta años que residía en aquellas provincias y que había doctrinado y cristianado a muchos indios, parientes de los chiriguanaes y de su nación»².

Como se colige, por la fecha de la carta, acaeció la muerte del P. Albarrán a primeros de Septiembre de 1566. Consignan las noticias que de él nos quedan, por cierto sin precisar fecha, que fué Provincial de los mercedarios del Cuzco³.

D. Lorenzo Suárez de Figueroa, siendo Gobernador

1. Carta de 2 de Noviembre de 1566. Publicada por R. Levillier en *La Audiencia de Charcas*, pág. 183.

2. Información citada.

3. También se menciona la muerte del P. Albarrán en la conocida Relación del tesorero del Río de la Plata, Francisco Ortiz de Vergara. Por ella sabemos que al obispo de la Asunción, don Fray Pedro de la Torre, se le escaparon una vez en el púlpito, ciertas proposiciones que escandalizaron a un tal Pedro de Zayas, con lo cual metió algún ruido. El obispo mandó prenderle, y, después de algunas razones, se convino en hacer información del caso; mas, como ésta se iba torciendo en contra del Prelado, la mandó suspender. Hubo nuevas prisiones y aun excomuniones, hasta que el obispo reunió, un día en la iglesia, a los escribanos y les pidió que le dieran fe de cómo lo que había dicho era error de lengua y no de intención, y que se sometía a la corrección de la Iglesia.

«Esto pasó, prosigue el tesorero, pocos días antes que saliésemos de la Asunción. Con esto nos partimos para el Perú. Llevé, entre el obispo y otros sacerdotes que iban, un fraile de la Orden de Nuestra Señora de las Mercedes, Comendador de aquella casa que en aquellas provincias está. Yendo un día caminando, vinieron unos indios que se llaman chiriguanaes sobre nosotros, y mataron al fraile. Llegado a los alojamientos, tomando por memoria su hato, se hallaron ciertas cosas del obispo escritas, las cuales yo llevé a los Charcas, que es en el Perú, y las enseñé al Prior de San Agustín».—Los papeles del P. Albarrán pasaron a manos de los Oidores de La Plata y de allí al Consejo de las Indias, y «no decían más que la sustancia de lo que en la Asunción le tenían probado al obispo».—Relación del tesorero Francisco Ortiz de Vergara al Presidente del Consejo de Indias, D. Juan de Ovando, sobre lo acaecido en el Río de la Plata en los años de 1540 a 1573.—A. G. I.—1—1—2/29.—Publicada por R. Levillier.—*Correspondencia de los oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata*.—T. I, pág. 242.

de Santa Cruz de la Sierra, salió, con una compañía de soldados, a castigar los insultos de los chiriguanaes, y aunque era muy difícil haberlos a tiro de arcabuz, por que tenían sus caseríos en medio del bosque, y al primer aviso de sus espías se desperdigaban entre la espesa selva, un día logró coger nueve de la tribu tomacosis, de los que asesinaron a Fray Cristóbal de Albarrán, y los mandó ahorcar sin remisión.

* * *

En el año de 1580, se hallan en la Gobernación de Tucumán, los siguientes religiosos de la Merced:

FRAY NICOLÁS GÓMEZ.—Visitador y Comisario, que residía en el convento de Santiago del Estero.

› **TOMÁS DE SANTAMARÍA,**

› **FELIPE DE SANTA CRUZ** y

› **AMBROSIO MALDONADO**—residentes en el de la ciudad de Nuestra Señora de Talavera de Esteco.

A 16 de Junio del año 80, llegó a Santiago del Estero el Gobernador de Tucumán, Hernando de Lerma, de ingrata y execrable memoria, el cual no tardó mucho en emprender contra los padres una injusta e inicua persecución.

Acaecieron los sucesos de este modo:

A poco de llegar, unos mozos promovieron en Santa Fe, contra Juan Garay, un motín de escasa importancia, que reprimió el Gobernador Lerma, con mano dura, ahorcando algunos y encarcelando a no pocos, a los cuales, para quitarles de la ocasión, mandó trasladar a la ciudad de Talavera. Como las cárceles de entonces pecaban de inseguras, los más fuertes las rompían y apelaban en su fuga, al seguro de refugiarse en el asilo inviolable de las iglesias y conventos. Acudieron algunos escapados a ampararse en la iglesia y convento de la Merced de Talavera, y por esta causa descargó sus iras el Gobernador contra los religiosos de la casa. Era Comendador el P. Fray Felipe de Santa Cruz.

Les acusa Lerma, de proteger los soldados fugitivos y los presos condenados a galeras, de tener preparados más de quince caballos para facilitarles la fuga, con lo cual la tierra está en peligro de perderse, amén de que todo esto es delito de traición contra el servicio de su Real Majestad.

Inicia las represalias en Santiago del Estero, remitiendo al Visitador Fray Nicolás Gómez, un oficio contra los padres del convento de Talavera, y apremiándole para que, dentro de 24 horas, presente los títulos con que poseen, sus conventos, los indios yanaconas.

Contestó Fray Nicolás que los indios los tienen por Reales cédulas, a título de pobladores y conquistadores, como lo fueron sus frailes; que se los dieron los Gobernadores para que ayudasen a edificar las iglesias y conventos y para que cuidasen de las sementeras y ganados. En cuanto a los religiosos de Talavera, responde que «Fray Felipe de Santa Cruz, vino con buena conciencia y con la bendición y licencia del Rvdo. Padre Provincial Fray Antonio Rondón Sarmiento, que le proveyó por Comendador de la casa que Fray Nicolás quisiera darle, que tiene por buenos a los demás religiosos y que su Señoría ha sido mal informado. Nada aprovechó. Los conventos del Estero y de Talavera, fueron despojados de sus indios de servicio.

Entretanto, so pretexto de impedir que se fugasen los refugiados de la Merced de Talavera, el teniente Antonio de Mirabal, hermano del Gobernador, le puso guardias, y rondaba todas las noches la manzana del convento, causando molestias y agravios a sus moradores. Hospedaban los padres, en aquellos días, en su casa, al deán Francisco Salcedo, administrador del obispado de Tucumán, sede vacante, y al clérigo Pedro García, quienes unieron más de una vez sus enérgicas protestas a las de los mercedarios, contra los atropellos de que eran víctimas. Pero el teniente, que era de la misma casta que el Gobernador, un día, le dió aviso de que la ciudad estaba a punto de perderse a causa de los alborotos y escándalos promovidos por los eclesiásticos contra la Real autoridad. Sin perder un momento,

Hernando de Lerma, «tomó la ligera» y en tres días y medio se puso desde Santiago del Estero en Talavera, donde, a 9 de Septiembre de 1581, dió principio a una inicua información contra los dos clérigos y tres religiosos de la Merced. Llamó 16 testigos, de esos a quienes «tomaba sus dichos a puertas cerradas, con temores y amenazas», y de este modo quedó probado que los cinco procesados eran hombres belicosos, perturbadores del orden, atrevidos y desvergonzados con las autoridades.

Terminó la iniquidad con un auto de prisión, dictado por el Gobernador, a 13 del mismo mes de Septiembre, contra el deán Francisco Salcedo y el presbítero Pedro García, y contra Fray Felipe de Santa Cruz y Fray Ambrosio Maldonado, a quienes el teniente general Antonio Miraval y el teniente de la ciudad, condujeron luego a casa de su Señoría, donde quedaron presos, con sendas barras de grillos.

En defensa propia, nombraron los mercedarios por juez conservador al deán Francisco Salcedo, el cual excomulgó al Gobernador y a su hermano el teniente, con todos sus cómplices, pero, armado Lerma de una respuesta que le dieron dos padres franciscanos de Talavera, sobre que no había incurrido en ninguna excomunió, alegó nulidad, recusó al deán y apeló de su sentencia para ante Su Santidad.

A 18 del mismo mes, el Gobernador hizo sacar de la cárcel a los reos y les mandó ir, con tres o cuatro presos españoles, a cargo de un capitán, a presentarse a la ciudad de la Plata, donde estaba la Audiencia, «a dar cuenta, como él decía, de sus culpas y delitos»¹.

El Visitador Fray Nicolás Gómez, alegó su derecho y defendió sus religiosos lo mejor que pudo, pero no consiguió de Lerma otra cosa que malos tratamientos de palabra y aun de obra. Promete que de todo lo ocurrido dará información para ante su Majestad Católica,

1. Autos de información hechos por el Gobernador Hernando de Lerma para que el Comendador de la Merced exhiba los títulos con que posee sus indios.—Santiago del Estero, 23 de Agosto de 1581.—A. G. I.—74—4—11.

mas no he tenido la suerte de dar con ella; hubiera sido interesante confrontarla con el proceso y hubiera resaltado la verdad. Con todo, para saber quién era Hernando de Lerma y para darle el crédito que merecen sus informaciones y procesos, basta con leer el retrato moral que de él hace, Alonso de Tulacerbín, su escribano mayor de Gobernación, y testigo de vista de todas sus bellaquerías. La carta fué dirigida al licenciado Cepeda, Presidente de la Audiencia de Charcas, al cual dice el escribano, al terminar, que «la relación de la vida y bestialidades de Lerma son más para atapar los Oidores que para oirlas». Consta de 38 párrafos y de ellos entresaco los siguientes:

«En los Charcas y en Talina, dieron aviso al licenciado Lerma que su predecesor, Gonzalo de Abreu, Gobernador de Tucumán, había dicho de él que era judío y que tenía sambenito, y esto fué el origen de todos los embustes que hizo para matarle, como le mató, a tormentos».

«El día en que entró en Santiago del Estero mandó prender a Gonzalo de Abreu y le tuvo preso nueve meses con grillos, en casa de Juan Pérez Moreno y con seis guardias de día y de noche; acostábase vestido por no tener quien le desnudase; hinchóse de piojos y de niguas».

«Comulgó Lerma por Pascua de Resurrección del año 80, en que entró, y la propia semana mató a tormentos a Abreu, echándole doce arrobas de peso a los pies, con que le mató y rompió las venas. Después de muerto, dijo el cirujano Andrés Arteaga que, Lerma, metiéndole en un aposento, le había ordenado que dijese que Abreu había muerto de un bocado, y que de ello no le tomarían juramento; murió sin confesión, porque no le dejó confesar; e sobre su muerte hizo otras diligencias e informaciones falsas, e lo tenía así de costumbre para dorar sus negocios».

«Fueron intolerables las crueles prisiones que dió a muchas personas, y grandes los robos, a títulos de secuestros de bienes e de indios, siendo en las causas, parte, juez, testigo, fiscal y carcelero».

«Fué general perseguidor desta santa Iglesia, del obispo e ministros della, hasta quebrantarla a media noche, para sacar al administrador deste obispado, que él y otro fraile estaban retraídos por sus crueldades e tiranías; tomaron en sus manos el SSmo. Sacramento para ampararse con El, y delante de El, dijo muchos desacatos».

«Envió, una vez, presos dos o tres españoles y a un deán y a un clérigo, que había sido Vicario General en esta Gobernación, y a dos frailes de la Merced, sacerdotes, los envió presos, con prisiones, desta Gobernación al Perú».

«Hizo, por auto público, ante escribano, un libelo infamatorio de los frailes de la Orden de Nuestra Señora de las Mercedes, de testimonios falsos que les levantó, el cual hizo cuando persiguió al bendito Fray Nicolás Gómez, Comendador de la dicha Orden».

Termina el escribano mayor, diciendo que Lerma «no administraba justicia ni guardaba ley del Rey; era vengativo, cruel, sin caridad ni piedad y el hombre más endiablado que, con título de juez de Rey tan cristianísimo, se ha visto en el mundo jamás»¹.

Gobernó el Tucumán cerca de cuatro años, al cabo de los cuales, la Audiencia, con sus Oidores, oyeron, por fin, las quejas y lamentos de los perseguidos y agraviados y le mandaron prender. En la ciudad de la Plata le encontró preso, D. Juan Ramírez de Velasco, su juez de residencia y sucesor, cuando iba camino de la Gobernación. Más de doce vecinos de Tucumán siguieron a Lerma para ponerle pleitos, ante el tribunal de la Audiencia, por sus injusticias y atropellos.

* * *

En el último decenio del siglo XVI, aparecen, entre los mercedarios de Tucumán, dos figuras notables, personificadas en dos religiosos españoles, de loable vida, que sacaron aquella provincia del estado embrio-

1. A. G. I.—74—4—27.—Firma Tulacerbín su carta en Santiago del Estero, a 15 de Diciembre de 1586.—Publicada por R. Leveillier. *Gobernación de Tucumán*.—Parte II, pág. 430.

nario en que se hallaba, y le dieron forma y vida independiente, merced a lo cual prosperó, y caminando por la ruta que ellos le abrieron, ha llegado hasta nuestros días. Tales fueron los padres

FRAY PEDRO GUERRA y

» **ANTONIO DE MARCHENA.**—A ellos se deben los progresos materiales realizados, en su tiempo, en algunos conventos, y, lo que es más de estimar, la organización de los religiosos, con miras a intensificar su actividad y acción en provecho de los españoles y de los indios.

El P. Marchena tomó el hábito de la Merced y profesó, hacia el año 1582, en el convento de la ciudad de Santiago del Estero. Afirma él mismo y lo confirman los testigos que le conocieron, que fué el primer religioso admitido al hábito y profesión en aquella casa, por lo cual hacen notar que, «con razón se puede llamar hijo primogénito de aquella provincia». Recibió el sacerdocio en San Miguel de Tucumán.

Dotado de buen entendimiento, de amor a su Orden y de celo apostólico, aprendió la lengua de los indios y luego se dedicó a su doctrina y enseñanza. Hubo ocasiones en que no había más sacerdote que él en su convento, y, por atender a los indios, encargaba la misa de casa, en días festivos, a un sacerdote secular, y él se iba a su doctrina, a celebrar el santo sacrificio y a predicar a los indios, cuya reducción estaba en los términos de Santiago del Estero.

En 1593, el P. Marchena fué elegido Comendador de la Merced de esta ciudad, y, por cierto, su elección no pudo ser más acertada. Encontró la casa amenazando ruinas, por no haberse mejorado su endeble construcción primitiva, y con escasas comodidades para la vida religiosa. El la reparó, venciendo dificultades, edificó celdas y mejoró los claustros.

Pero el acontecimiento más importante que acaeció en sus días, y al cual cooperó con entusiasmo, fué la erección de la provincia mercedaria del Tucumán y Río de la Plata. Había ya en la región, seis conventos de la Merced, incluyendo el de la Asunción del Para-

guay, dotados de corto número de religiosos, separados por enormes distancias de su Prelado principal, y sujetos todos a la jurisdicción del Provincial de los mercedarios del Cuzco ¹.

Datos interesantes para conocer la vida y el régimen a que estaban sometidos estos lejanos conventos, nos suministra una información, dada por el P. Marchena en Septiembre de 1597 ². Afirman los testigos, que para ir desde la ciudad de Santiago del Estero a la del Cuzco, donde residía el Provincial, era menester andar unas 400 leguas, y que desde el convento de la Asunción del Paraguay, había más de 500, de caminos despoblados, cortados por ríos caudalosos, atravesando bosques y «punas» donde siempre el viajero llevaba su vida en peligro, por los asaltos que inevitablemente recibían de los indios de guerra. Para emprender la jornada, solían reunirse treinta o cuarenta hombres, todos armados, sin que faltasen algunos que hacían testamento antes de ponerse en marcha.

Por razón de la distancia, no podía el Provincial del Cuzco visitar personalmente a los mercedarios de Tucumán, sin dejar abandonada su provincia. Hacía lo por medio de sus visitadores, que enviaba casi todos los años, no sin detrimento de las casas, pobres casi todas, que habían de costearles los gastos de tan largos y penosos viajes. Amén de esto, con motivo de celebrarse en el Cuzco los Capítulos provinciales, acudían cada tres años a la elección, los superiores de los conventos de Tucumán y de la Asunción, haciendo crecidos gastos en proveerse de cabalgaduras, comida y algún criado, sin olvidarse de echar en la bolsa un puñado de maravedises para los gastos imprevistos.

1. Eran los siguientes: el convento de Santiago del Estero, el de Talavera de Esteco, el de San Miguel de Tucumán, el de Salta, el de San Juan de Vera y el de la Asunción del Paraguay. Este es el más antiguo. Le halló mencionado, por primera vez, en 1545, ocho años después de la fundación de la ciudad. Es muy probable que lo fundase Fray Juan de Salazar.

2. Son dos informaciones, en Santiago del Estero, de la misma fecha, 2 de Septiembre de 1597. Una sobre la vida y costumbres del P. Marchena, y la otra, acerca de la conveniencia de separar de Lima la provincia de Tucumán.—A. G. I.—71—3—35.

Entre las idas y venidas del Cuzco, pasaban los conventos, cerca de un año, sin su legítimo prelado, y de este modo no podían emprender en sus casas obras de importancia, porque al cabo de dos años, tenían que renovar la peligrosa odisea. Bien se comprende que semejante régimen no podía ser estable y permanente, y, en efecto, llegó por fin, el día de la reforma.

Por el año de 1591 fué nombrado visitador del Tucumán el P. Fray Pedro Guerra, de quien ya hemos dicho que pasó a Lima a fines de 1577, en la misión que llevó el P. Fray Francisco de Móstoles. Era el visitador un cumplido religioso y persona de valer, y así desempeñó su cargo con buen celo, y se enteró del estado en que se hallaban los conventos, sacando la conclusión de que era menester cambiar de régimen, para mejorar espiritual y materialmente aquellas casas. Volvió el P. Guerra al Perú, donde informó prolijamente a su prelado de todo cuanto había visto y estudiado; y éste, que no era de esos rancios conservadores que dejan las cosas tal como las hallaron, comenzó a pensar en la conveniencia de erigir la provincia mercedaria del Tucumán, separándola definitivamente de la de Lima. Fray Alonso Henríquez, a la sazón, prelado supremo de los mercedarios de América, fué quien llevó a feliz término esta empresa, que es otro de los timbres que enaltecen su memoria.

De aquella conferencia de Provinciales y padres Definidores que reunió en Lima, por Pascua del Espíritu Santo del año 1592, salió la idea de crear la provincia del *Tucumán y Río de la Plata*, idea que se realizó, meses después, en Capítulo provincial de la Merced del Cuzco. Autorizado estaba el Vicario General, por el Rmo. Salazar, para que, hallándolo conveniente, dividiere las provincias de América «para el mayor decoro y aumento de nuestra Sagrada Religión». Y en uso de este poder, y bien mirada la necesidad, Fray Alonso Henríquez, a 6 de Enero de 1593, desmembró del Cuzco la provincia de Tucumán y nombró por primer Provincial al P. Fray Pedro Guerra. Fué puesta bajo la advocación de Santa Bárbara, virgen y mártir.

Llegado al Tucumán el P. Guerra, sólo pensó en organizar su provincia y en procurarse los medios de hacerla prosperar. Celebró Capítulo el mismo año 93, y, entre los Comendadores elegidos, lo fué el P. Marchena, para el convento de Santiago del Éstero, donde desarrolló toda su actividad y celo. Llevó del Perú, el Provincial, buen número de religiosos sacerdotes, «letrados y algunos predicadores, que repartió en los conventos y fueron bien recibidos del pueblo, por su buena vida y predicación». Declaran los testigos que gobernando los dos prelados, este convento «se vió medrado de celdas, claustros, oficinas y de coro»¹.

Terminado el gobierno del P. Guerra, se reunió el segundo Capítulo, y en él fué elegido provincial «en gracia y a gusto de la gente seglar y de los religiosos, el P. Fray Antonio de Marchena, al cual, dicen los testigos, por ser religioso de tanta honra, tan afable y de tan buen ejemplo, todos se han holgado de ayudarle».

Un acontecimiento imprevisto vino a distraer al P. Marchena, de los cuidados del gobierno, y a sacarlo de la quietud de su convento. Legalmente dividida estaba la provincia, hacía cinco años, y aprobada la división por el Rmo. Zumel, cuando «algunos religiosos del Perú, por sus particulares fines e intereses, quisieron alterar esto» y pidieron de nuevo la unión. Hacia más de un año que el P. Marchena era Provincial, cuando acaeció esta novedad que amenazaba dar al traste con todo lo que hasta entonces se había ganado. Comprendió luego, que, para ganar el pleito, era menester venir a ventilarlo a la misma Corte, ante el

1. He aquí el elogio que del P. Guerra hace el Gobernador de Tucumán, D. Pedro de Mercado de Peñalosa: «En esta Gobernación está el padre Maestro Fray Pedro Guerra, de la Orden de Nuestra Señora de las Mercedes, persona de muchas letras, de tanta virtud y buen ejemplo que, siendo Provincial desta provincia, ha puesto en tanta religión y observancia toda su Orden, que está nuestro Señor muy servido dello. Hay ocasión en que V. Majestad se pueda servir de él en la vacante del obispado de Santiago de Chile; entiendo que Dios nuestro Señor y V. Majestad serán muy servidos haciendo elección en su persona, porque certifico de vista y de particular trato que, demás de sus letras, es muy esencial y ejemplar religioso».—Carta, de Córdoba de Tucumán, a 25 de Enero de 1598.—A. G. I.—71—3—35.

Consejo de las Indias, y, por lo tanto, sin perder tiempo, se documentó con las dos informaciones que dejo citadas, y armándose con cartas del obispo de Tucumán y de los cabildos seculares de Santiago del Estero y de Córdoba, en Enero o Febrero de 1598, emprendió viaje a España, a donde llegó «viniendo por mar y tierra, más de mil e quinientas leguas, con el trabajo que Dios nuestro Señor sabe, por el remedio de aquella provincia, a llevar religiosos y a otras cosas de que tiene necesidad».

Presentó sus memoriales y probanzas ante el Supremo Consejo, que le respondió con buena voluntad, pero engolfándose, como siempre, en el papeleo, y pidiendo informes a los Virreyes del Perú y Nueva España, de lo cual suplicó el P. Marchena, alegando que aquellas Excelencias por hallarse tan lejos de Tucumán, ignoraban el caso. No fué poca ventura el ganar el siguiente decreto que se puso, al dorso de la cartamemorial del cabildo de Santiago del Estero, recibida en Madrid, a 13 de Noviembre de 1598, que dice así: «que en la cédula que está acordada se dé cuenta al Virrey (de Lima) sobre esta división, se añada que no se haga novedad, entretanto que informan, sino que se debe continuar lo que han comenzado». No ha llegado a mis manos la Real cédula confirmatoria de la división.

Entretanto, a 29 de Mayo de 1599, se reunió en Valladolid el Capítulo General de la Merced, en que fué elegido el Rmo. Fray Pedro Balaguer, y en él se dictó el siguiente acuerdo: «Se confirma la división de la provincia de Tucumán y del Cuzco; se confirma la dicha provincia de Tucumán, y al P. Fray Antonio de Marchena en Provincial de ella»¹.

Ganado el pleito, todavía acompañó la fortuna al P. Marchena en la Corte de España. Pidió mercedes al Consejo para su provincia, y obtuvo una Real cédula para que el Virrey del Perú, cerciorándose de su pobreza, le diese, por una vez, para cada convento del

1. Libro de extractos de Capítulos Generales.

Tucumán, un ornamento, un cáliz con su patena y una campana.

Otra merced muy estimable fué la licencia que se le concedió para volver y llevar consigo doce religiosos por cuenta de la Real Hacienda. Todas las partidas de gastos relacionadas con el viaje, fueron despachadas a su nombre. Así, a 21 de Diciembre del 98, se le dan en Madrid, 54 ducados para los gastos que ha de hacer en recoger y llevar a Sevilla la misión de los doce. Y, a 23 de Abril del 99, se le entregan en Sevilla 316.296 maravedises para comprarles los vestuarios, las camas y el matalotaje. Pero, ya con el pie en el estribo, los prelados ordenaron el viaje de otro modo. El Vicario General del Perú, Maestro Fray Juan López, antes de partir para América, le nombró Visitador de los mercedarios de Tucumán y de Chile, y, a 30 de Octubre de 1600, se disponía para embarcarse en Lisboa, con dos religiosos, con rumbo a Buenos Aires, camino de Santiago del Estero. Antes que el P. Marchena, partió la misión, a las órdenes de otro Comisario, como adelante veremos.

Fr. Pedro N. Pérez.

(Continuará).

EL PILOTO MAYOR

DE LA CASA DE LA CONTRATACIÓN DE SEVILLA

Capítulo I

Razón del título.--Datos bibliográficos

Aunque nos vamos a ocupar en nuestro trabajo, de los pilotos que hacían la carrera de las Indias, de las cartas e instrumentos para la navegación y del Piloto Mayor de la Casa de la Contratación, ha sido esta última parte la que le ha dado el título, porque su estudio, en verdad, encierra, comprende a las otras.

Porque, en las obligaciones generales del mencionado cargo, entran, las de examinar a los pilotos encargados de dirigir a las naves que hacían la carrera de las Indias y las de dar dictamen sobre las cartas e instrumentos para la navegación.

De aquí que empecemos por el nombramiento del Piloto Mayor y continuemos con sus obligaciones y derechos. Lógicos con la realidad, conseguiremos nuestro propósito, de poner de manifiesto la importancia que tuvo el mencionado cargo en la Casa de la Contratación de Sevilla y la influencia que ejerció en las expediciones marítimas encaminadas a descubrir tierras o a colonizar las ya descubiertas.

No conocemos ningún trabajo especial sobre la organización de esas expediciones y mucho menos sobre los conocimientos que se

exigían a los que por ser pilotos de las naves, tenían en sus manos la suerte de las mismas.

Ortiz de Zúñiga, que en sus *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla*, al ocuparse de la Casa de la Contratación, hace mención de los tres ministros que en un principio se crearon, Factor, Tesorero y Escribano, que después se llamó Contador, no menciona para nada al Piloto Mayor.

Lo mismo hace el Sr. Guichot (D. Joaquín), en su obra intitulada *Historia de la ciudad de Sevilla y pueblos importantes de su provincia, desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, ya que al hacer el estudio de la mencionada Casa, se limita a citar las circunstancias de su fundación y las atribuciones de los tres ministros citados por Ortiz de Zúñiga.

Aunque en estas dos obras dedicadas a Sevilla, no se diga nada del Piloto Mayor, tuvo gran importancia para que pasara desapercibido por completo.

Noticias concretas sobre el mismo nos suministra la obra de Herrera Antonio *Décadas de Indias*, y la no menos importante, brújula a la que deben acudir todos los que deseen investigar en el Archivo de Indias, para no perderse en un mar de documentos, que lleva por título *Norte de la Casa de la Contratación* y que fué escrita por Veitia de Linage. Algo también hemos encontrado en la de Navarrete, intitulada *Colección de Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*.

En nuestros días se han publicado trabajos que tocan de cerca a las materias del nuestro y de algunos de los cuales hemos tomado datos y noticias.

No figuran en este grupo, la conferencia dada en el Ateneo de Madrid el 7 de Enero de 1892 por D. Manuel Danvila sobre la significación que tuvieron en el Gobierno de América la Casa de la Contratación de Sevilla y el Consejo Supremo de Indias; el discurso de recepción en la Academia de Buenas Letras de Sevilla del Sr. Jiménez Placer, acerca de los *Orígenes y establecimiento de la Casa de la Contratación de Sevilla*; ni el folleto del Sr. Piernas Hurtado, titulado *La Casa de la Contratación de Sevilla*.

Pero sí el precioso trabajo del docto Catedrático de Geografía de la Universidad de Sevilla, D. Germán Latorre, sobre la enseñanza de la Geografía en la Casa de la Contratación, la obra del Sr. Puente y Olea, verdadero mosaico de noticias, dedicada al estudio de los trabajos geográficos en la misma Casa, y las del investigador infatiga-

ble y bibliófilo insigne, Sr. Toribio Medina, intituladas *Juan Díaz de Solís* y *El Veneciano Sebastián Caboto* y *Biblioteca Hispano-Americana*.

Rendido este tributo a la honradez en la investigación, pasamos a ocuparnos del Piloto Mayor de la Casa de la Contratación.

Capítulo II

Nombramiento del Piloto Mayor de la Casa de la Contratación.--Primeros Pilotos

Como dedicaremos otro trabajo a la biografía de los Pilotos Mayores de la Casa de la Contratación, nos limitaremos en el presente a su nombramiento, dando, como de pasada, noticias someras de los primeros Pilotos, que no merecerán ni el título de intento biográfico, ya que sólo indicaremos sus nombres y algunos de sus actos.

El erudito Veitia de Linage, en su obra intitulada *Norte de la Casa de la Contratación*, distingue tres clases de Pilotos: «tres puestos ay de Pilotos mayores instituidos para la navegacion de la carrera de las Indias, a saber el *Piloto Mayor de la Casa de la Contratacion* que es el oficio que se instituyo para examinar y graduar los Pilotos y censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegacion; otro el *Piloto Mayor de la Armada Real de la guardia de la Carrera de las Indias* que comunmente se llama de Galeones, y el tercero el *Piloto Mayor de las Flotas* de Nueva España».—Libro II, cap. XI, página 139.—(Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672).

En pocas palabras nos ha dicho Veitia de Linage las obligaciones del Piloto Mayor de la Casa de la Contratación, el primero que cita, como dándose cabal cuenta de la importancia de su cargo: «para examinar, graduar los pilotos y censurar las cartas e instrumentos para la navegación, se creó el mencionado puesto.»

Tenía en sus manos la suerte de todas las expediciones, como asimismo su preparación. De sus conocimientos dependía que la Casa de la Contratación produjera excelentes pilotos y de que las cartas fueran fiel reflejo de la realidad geográfica y de que los instrumentos para la navegación dieran el resultado que de ellos se esperaba.

• A los que se esfuerzan en demostrar que no sabemos colonizar y que somos incapaces de toda obra seriamente emprendida y conti-

nuada con el mismo celo, les ofrecemos la abundante legislación organizando el mencionado cargo, y procurando en todo momento aumentar su eficacia, para que los errores en la navegación fueran menos y los trabajos más fructíferos.

Leyendo esa labor legislativa es como nos damos cuenta exacta de los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación y de la organización de las expediciones.

No nos limitamos a nuevos descubrimientos geográficos para saziar ansias materialistas, sino que, al tomar nota científica de los mismos, hicimos dar grandioso vuelo a los estudios de geografía, como al organizar los pueblos descubiertos, dimos muestra al mundo entero de nuestra hidalguía, haciéndoles preciosa donación de nuestra alma. ¿Nuestra constancia? ¿Nuestro espíritu organizador? Todo el mundo nos lo ha negado, y en el coro de los desprestigiadores han figurado, por desgracia, muchos españoles.

Pero no importa. La verdad poco a poco se va abriendo paso, como la luz que va rasgando, destruyendo las tinieblas. Lo que más trabajo cuesta conseguir más se admira, más se quiere. Los que hemos visto desprestigiados a los españoles, los que más de una vez, con rubor, nos hemos preguntado interiormente si algún día nos tendríamos que avergonzar de haber nacido en España, la queremos más cuando la verdad de lo por ella realizado, va aniquilando la mentira en torno de su historia forjada. En el Archivo de Indias, el amor a España se intensifica, porque leyendo los documentos de su pasado glorioso y honrado, se siente uno orgulloso de ser español.

Con solícitos cuidados atendieron nuestros Reyes a las necesidades que toda expedición requiere. La legislación marchó al unísono con las exigencias. En los primeros años de los descubrimientos, cuando aún eran rudimentarios los conocimientos de las nuevas tierras y los estudios geográficos no habían tomado carácter más científico, se nombran Pilotos Mayores a hombres prácticos en la navegación, a marinos que se habían distinguido por sus expediciones.

Después, cuando hombres eminentes se dedican al estudio científico de la geografía, cuando la inmensa cantidad de tierras descubiertas extendieron el campo de dicha ciencia, cuando se multiplican los que se dedican a la cartografía y a la fabricación de los instrumentos para la navegación, cuando la experiencia adquirida en muchos años de navegación continua enseñó que la causa de muchos siniestros marítimos había que buscarla en la poca preparación científica de los pilotos, recayó el cargo de Piloto Mayor en hombres que no habían

hecho expediciones marítimas, pero que sobresalían en el campo de la ciencia.

Y se da el caso que, cuando se nombran a estos últimos, se crea la Cátedra de Cosmografía, entrando en nuevo período, los estudios geográficos en la Casa de la Contratación.

A los dos períodos que se distinguen en el cargo de Piloto Mayor, el experto y el científico, corresponden dos distintos procedimientos, aunque debemos hacer constar que en todo el siglo XVI siempre se provee el cargo por cédula Real, sin el anterior trámite de la oposición. Hubo, pues, dos procedimientos: uno de exclusivo nombramiento Real, que fué el que primero se usó, y otro en que era necesaria hacer la oposición. Veitia de Linage, en su obra más arriba mencionada, nos da prolijos detalles sobre el nombramiento de Piloto Mayor.

«Premisas estas noticias que sirven mas a la curiosidad, que a la importancia, recurro a esta para explicar lo que por las ordenanças y leyes del derecho municipal de la Audiencia de la Contratacion de Indias, esta ordenado, y es lo primero, que en la Casa de la Contratacion aya un Piloto mayor, el qual sea proveido por edictos, como expresamente se manda por vna ley y la forma en que se practica el proveerse por edictos, es que vacando esta plaça se da cuenta a su Magestad en su Consejo supremo de las Indias dello, y que en cumplimiento de las ordenanças se ponen edictos en esta Ciudad y se envian a las Universidades de Salamanca, Valladolid y Alcalá y tambien a las partes donde se tiene noticia que viven de los Pilotos que navegan, a saber Cadiz, Sanlucar, Puerto de Santa Maria y Ayamonte, pues aunque sea raro contingente el que en los Pilotos practicos se halle sugeto, en quien concurriendo con lo practico lo teorico pueda dignamente ocupar el puesto de Piloto Mayor de la Casa, se ha visto ocasion en que no se ha desgraciado la oposicion destes, y podra verse repetido lo mismo, y hecha la oposicion se da cuenta a su Magestad por el tribunal de la suficiencia de los sugetos, assi por los actos que han hecho, como por los informes que han adquirido el Presidente y Jueces diziendo su parecer en orden al que tienen por más benemérito, y lo que sienten de los demas, para que el Consejo consulte y su Magestad resuelva lo mas conveniente».—Libro II, capítulo XI, págs. 141-142.

Se refiere el autor al procedimiento de la oposición. El tribunal que juzgaba sobre los conocimientos y capacidad de los que aspiraban al cargo, estaba constituido por cosmógrafos y otras personas entendidas en asuntos de la navegación. Una vez verificadas las opo-

siciones, el tribunal enviaba al Consejo de Indias una propuesta de tres individuos, de los cuales se escogía uno que era nombrado para el cargo objeto de la oposición.—Ley I, tít. XXIII, lib. IX de la Recopilación.—Carlos II.—Edición de 1841.

¿Cuándo empezó a usarse este procedimiento? Según la ley en 1595, por cédula de Felipe II de 16 de Septiembre. Pero como Rodrigo Zamorano, el último Piloto Mayor del siglo XVI, murió el 24 de Junio de 1620, y su inmediato sucesor, Antonio Morano, fué nombrado por cédula Real sin haber practicado ninguna oposición, hay que suponer que lo ordenado por Felipe II, si se llevó a la práctica, fué ya bien entrado el siglo XVII.

Pero en honor a la verdad y como testimonio del buen criterio que por aquella época reinaba en los elementos directores de la gobernación del Estado, hay que confesar que durante el siglo XVI ocuparon el cargo de Piloto Mayor hombres de tanta valía, que nunca después fueron superados, marcando así una época tan próspera y brillante, que constituye la edad de oro en la historia del mismo.

El siglo XVI es la edad de oro en el desarrollo de la historia del cargo de Piloto Mayor. Esto hemos afirmado más arriba y se comprueba con un estudio un poco razonado de la obra realizada por los hombres que por él desfilaron en el mencionado siglo. Tuvieron que luchar con todas las desventajas de los que principian, y poco a poco las fueron salvando; de su época y a los trabajos por ellos dirigidos o censurados, datan las primeras cartas de marear, los instrumentos para la navegación, la obra colosal del Patrón General, una de las glorias de la Casa de la Contratación, y los primeros derroteros para la navegación.

Después de ellos, se enmendará, se corregirá, pero lo fundamental quedaba hecho.

Y se comprenderá tan importante labor, con sólo mencionar los nombres de los que ocuparon el mencionado cargo en el siglo XVI. Fueron unos, descubridores famosos; otros, hombres de ciencia meritisimos. Figuran entre los primeros, Américo Vespucio, Díaz de Solís, el famoso descubridor del Plata, y Sebastián Caboto, el ilustre explorador veneciano. Entre los segundos, Alonso de Chaves, autor de un mapa muy celebrado en su tiempo, y Rodrigo Zamorano, autor de varias obras, de las que nos ocuparemos cuando publiquemos su biografía.

¿Cuál fué el primer Piloto Mayor? Un ilustre marino florentino que en Sevilla visitaba las casas de Juanoso Berardi, un servidor de

los Médicis, y de Cristóbal Colón, y con cuyo trato tal vez se desperdició en su alma, el deseo de descubrir nuevas tierras. Un hombre falaz, que lo mismo sirve a España que a Portugal; que publica una relación fantástica de sus viajes y que arrebató a Colón la gloria de dar su nombre al continente por él descubierto.

Este marino era Américo Vespucio, que en 1492 lo vemos establecido en Sevilla. Después de acompañar a Alonso de Ojeda en la expedición de 1499, pasa al servicio del Rey de Portugal, para volver, al poco tiempo, al del Rey de España. En efecto, en el año 1505 marcha a la ciudad de Toro llamado por D. Fernando, para que lo pusiera al corriente de las expediciones que al servicio de Portugal había verificado. Satisfecho debió quedar el Rey Católico de Vespucio, cuando el 24 de Abril del mismo año le otorga carta de naturaleza y le encomienda que prepare una expedición a la Especería, en unión de Vicente Yáñez Pinzón.

Celoso D. Fernando de la gloria de España, en el año 1508 celebró conferencias con hombres tan eminentes y entendidos en la navegación como Juan Díaz de Solís, Vicente Yáñez Pinzón y Juan de la Cosa. Resultado de las mismas fué el preparar una expedición destinada al descubrimiento de un estrecho por el que se pasara del Atlántico al Pacífico, y que Vespucio se quedara en Sevilla para entender en asuntos de navegación, dándole el título de Piloto Mayor.

Herrera Antonio, en sus *Deudas de Indias*, nos da noticias de estas conferencias y nos dice el por qué fué designado para tan importante cargo Américo Vespucio:

«Puso asimismo el Rei gran cuidado en tratar de Descubrimientos; porque durante su ausencia de estos Reinos se havia aflojado mucho en ello: mando llamar a la Corte a Juan Diaz de Solis, Vicente Yañez Pinzon, Juan de la Cosa i Americo Vespucio, Hombres platicos en esta Navegacion de las Indias: i habiendo platicado con ellos se acordo que se fuese descubriendo al *Sur* por toda la costa del Brasil adelante; i que pues estaba descubierta tanta parte de la Costa de Tierra Firme, desde Paria a Poniente, se procurase de poblar en ella: i mando que se aparejasen dos Caravelas con que fuesen estos pilotos a este Descubrimiento: i porque era necesario que uno quedase en Sevilla *para hacer las marcas* i pareció que de esto era mas platico *Americo Vespucio*, se mando que se le encómendase con *Título de Piloto Mayor*, con cinquenta mil maravedis de Salario al año: i el Titulo se le dio en Burgos a veinte i dos de Março: i por otra Cedula se le acrecento el salario veinte y cinco Maravedis mas: i de

aquí tomaron aquellas partes de las Indias del Mediodía el nombre de America, siendo cosa mas justa que le tomaran de su primer Descubridor que fue el Almirante Don Cristoval Colon como atras se ha visto: i a seis de Agosto en Valladolid se dio *Poder y Titulo a Americo Vespucio para examinar Pilotos*, con que tomo mas animo para usurpar la gloria agena».—Década I, lib. VII, t.º I, pág. 177.

De las diversas cuestiones interesantes que se pueden sacar de lo escrito por Herrera, sólo nos ocupamos por ahora, y brevemente, ya que cuando publiquemos la biografía de los pilotos mayores del siglo XVI lo haremos con el debido detenimiento, del objeto y dirección de la expedición que se acordó como consecuencia de los pareceres expuestos al rey por los navegantes citados.

Dice Herrera: «i haviendo platicado con ellos se acordo que conenia que se fuese descubriendo al Sur por toda la costa del Brasil adelante».

Esta misma opinión tuvo Navarrete, que nos dice lo siguiente: «Durante la ausencia del Rey Católico de los estados de Castilla se entibió algo el ardor de semejantes empresas; pero luego que regresó de Nápoles, mandó llamar a la corte a Solís, Pinzón, La Cosa y Vespuci, acordando con ellos que pues estaba descubierta tanta parte de la costa de Tierra firme, desde Paría a Poniente, se procurase poblar en ella y *descubrir al sur hacia el Brasil, siempre con la idea de encontrar algún estrecho que facilitase el comercio de la especería*».—Colección de Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, t.º III, pág. 47.—Imprenta Real, 1829.

Coincide Navarrete en la dirección de la expedición, pero nos dice algo más que Herrera, pues marca el fin principal que con ella se perseguía, que no era otro que el de encontrar la comunicación del Atlántico con el Pacífico.

¿Se equivocaron Herrera y Navarrete al afirmar que se acordó que la expedición se hiciera descubriendo al Sur hacia el Brasil? Sinceramente creemos que sí. En efecto: los dos coinciden en que se celebraron las conferencias y en que se planteó la expedición. En esto, pues, no cabe duda. Pero Herrera dice además que se acordó que, como hombre práctico, se quedase en Sevilla Américo Vespucio, el cual fué nombrado Piloto Mayor. ¿En qué fecha se hizo este nombramiento? En veinte y dos de Marzo de 1508. Esto afirma Herrera y esto afirmamos nosotros, teniendo presente el siguiente documento:

«El Rey

Nros oficiales dla casa dla contratacion dlas yndias q - residia en la cibdad de sevylla my md e voluntad es de *tomar e recibir por nro piloto mayor* a amerigo vispuche vezino dla dha cibdad e que aya e tengadenos en cada un año quanto my md e voluntad fuere con el dho oficio cinqt^a mill mrs por ende yo vosmando q - lo pongais y asenteyss asi en los libros que vosotros teneyss e vos el tesorero dla dha casa le pagueys d - quales quyer mrs de vro cargo los dhos cinq - nta myll mrs este presente año con fecha desta my cedula edende aqy ad - lante en cada un año qua - to my md e voluntad fueren e tomad su c^a de pago con lo qual e con el traslado desta dha my cedula sygnado de scrivano puc^o mando q - vos sean recibidos epasados en cuenta en cada un año los dhos cinquenta myll mrs e asentad el traslado desta my cedula en los dhos libros e sobre escrita de vosotros esta original tornad al dho Amerigo Vespuchi p^a quela el tenga e no fagades endeal. fecha en burgos aveinte e dos dias dl mes de marzo de quy^{os} e ocho años. yo el rey. por md. dsu alteza lope cinchillos e en las espaldas dezia acordada y pusose en las espaldas dla cedula de su alteza lo sygy^o; asentose esta cedula d - su alteza en libro dlos oficios y situados dla casa dla contratacion q - tiene - los oficiales d - lla a fojas quatro en diez de Junyo de mill e quy^{os} yocho eños p^a q - seguarde y cumpla lo enlla q - tenydo segund su alteza lo manda - El Doctor Matienzo - Jua - lps de recalde». — Archivo de Indias. — Contratación de Sevilla. — Libro de toma de razón de los títulos y nombramientos de los provistos en la Casa de la Contratación desde 1508 a 1615. — Fol. 27 v.º—46—4—1/30.

Tenemos, pues, una fecha cierta: la del 22 de Marzo de 1508. El día siguiente del mismo año, esto es, el 23 de Marzo, Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, firman en Burgos una capitulación para llevar a efecto una expedición. Como sólo hay un día de diferencia entre la capitulación y el nombramiento de Piloto Mayor a favor de Vespucio, a esta expedición se debieron referir Herrera y Navarrete. Además, la misma proximidad de las fechas demuestra que ambos autores no faltaron a la verdad al hablarnos de las conferencias de tan ilustres marinos con el Rey y de los acuerdos que con motivo de las mismas se tomaron.

Como queda demostrado que se refirieron a la expedición cuyas condiciones se firmaron en Burgos el 23 de Marzo de 1508, sólo nos resta consignar el contenido de la capitulación, para poner de mani-

fiesto el error en que incurrieron Herrera y Navarrete al decir que su objeto era el de descubrir al Sur, hacia el Brasil.

Puente y Olea, en su obra intitulada *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*, págs. 67-85, y Toribio y Medina (José), en su trabajo sobre Juan Díaz de Solís, han publicado la mencionada capitulación, y de ella sólo nos interesa, por ahora, su dirección y el fin que se pretendía conseguir. En cuanto a lo primero, se ordena lo siguiente: «Las cosas que yo mande asentar con vos Vicente Yañez, vecino de Moguer, e vos Juan Diaz de Solis, vecino de Lepe, mis pilotos, e lo que habeis de hacer en este viaje, que con la ayuda de nuestro señor, *is a la parte del Norte hacia Occidente*, por mi mandado.

En cuanto a lo segundo, que «*siguiesen la navegacion para descubrir aquel canal o mar abierto que principalmente is a buscar e que yo quiero que se busque, e haciendo lo contrario, sere muy deservido e lo mandare castigar e proveer como a nuestro servicio cumpla*».

Conocidas las circunstancias que concurrieron en el nombramiento de Piloto Mayor a favor de Americo Vespucio, y puesto en claro, a manera de una pequeña digresión, lo de la expedición de Vicente Yañez Pinzón y Solís, sólo nos resta decir, para llenar nuestro cometido, que a la muerte del ilustre florentino, ocurrida en 22 de Febrero de 1512, fué nombrado para ocupar el mismo cargo el dicho Juan Díaz de Solís, de nacionalidad aún no probada, y que encontró en 1516 muerte gloriosa en el descubrimiento del Plata.

Capítulo III

Nacionalidad de los Pilotos que hacían la carrera de las Indias

En el capítulo anterior hemos visto ejercer el cargo de Piloto Mayor por extranjeros como Américo Vespucio, Sebastián Caboto y tal vez el mismo Díaz de Solís, cuya nacionalidad aún no está bien probada.

En el presente estudiaremos una serie de disposiciones que ordenan, que los que ocupen el cargo de piloto de la carrera de las Indias sean españoles, y ponen multitud de trabas a los extranjeros que aspiraban al mismo.

No deja de ser extraño que no se hubieran establecido reglas so-

bre nacionalidad de los primeros, que por ocupar el cargo más importante tenían que estar necesariamente en el secreto de todas las expediciones y en la organización de las mismas, y en cambio sea abundante en la de los segundos, que, por desempeñar un cargo meramente mecánico y práctico, y limitada su actuación a un caso particular, podrían causar menores daños en el supuesto de una traición.

Tal vez la necesidad de encargar del examen y censura de las cartas a un hombre práctico obligara en los primeros momentos a nombrar Piloto Mayor a Américo Vespucio, pero después de su muerte continúan desempeñando el cargo extranjeros, como sabemos.

Si esto sucede en cuanto a los Pilotos Mayores, otro tanto ocurre con los cosmógrafos y maestros de hacer cartas e instrumentos para navegar. Basta citar, para convencernos, los nombres de Ribeiro, Falero y Villarroel.

En la parte científica no hay inconveniente en admitir extranjeros, pero aumentan las dificultades para éstos cuando intentan desempeñar el cargo de piloto.

Ante esta disparidad, creemos que si en los trabajos científicos de la Casa de la Contratación de Sevilla no se rechazó la intervención extranjera, fué debido a la aportación de nuevos métodos y procedimientos que pudieran traer.

Américo Vespucio y Sebastián Caboto, procedían de Italia, donde en aquella época estaban en boga los estudios cartográficos, que tenían en ella una brillante tradición. El primero había servido al Rey de Portugal en expediciones marítimas. El segundo al de Inglaterra, y pertenecía a una familia de exploradores que habían tomado como campo de acción las costas occidentales de la América Septentrional.

Juan Díaz de Solís procedía de Portugal, en la cual los estudios geográficos estaban en un brillante apogeo, estimulados por las continuas expediciones de sus valerosos marinos.

Diego Ribeiro, otro portugués, cuya biografía ha sido publicada en el BOLETÍN DEL CENTRO DE ESTUDIOS AMERICANISTAS DE SEVILLA, por D. Germán Latorre (núms. 20 y 21, Noviembre y Diciembre de 1918), fué el primer fabricante de instrumentos.

Pero es más. Todos estos hombres no se movían de España, y si alguna vez necesitaban marchar al extranjero, tenían que obtener con anticipación la correspondiente cédula Real, autorizándolos para ello. El peligro de una traición estaba muy lejos, no sólo por esto, sino también por las especiales disposiciones que se tomaron para evitarlo, como en lugar oportuno veremos. En cambio, a los pilotos

se les entregaban las naves, salían de España y tenían múltiples medios a su disposición para no volver si no querían, llevándose con ellos un riquísimo caudal de conocimientos, producto de las experiencias adquiridas en muchos años de continuas expediciones. Experiencias cuya valiosa guarda no se encomendó a la frágil memoria, sino que se anotaron en los libros, dando por resultado la disminución de errores en las cartas de marear y el perfeccionamiento de los instrumentos para la navegación.

Si a esto añadimos que a todos, Pilotos Mayores de la Casa de la Contratación, Cosmógrafos y Maestros de hacer cartas e instrumentos para la navegación y Pilotos de la carrera de las Indias, se les exigía, como requisito indispensable, el obtener carta de naturaleza antes de entrar en el desempeño de sus respectivos cargos, la disparidad de criterio que en un principio notamos habrá desaparecido como por encanto, y lo que nos pareció anomalía y producto de una legislación caprichosa, nos parece después como la mayor actuación lógica de unos legisladores siempre atentos a la guarda de los altos intereses nacionales.

Las primeras disposiciones sobre la nacionalidad de los Pilotos que hacían la carrera de las Indias, las hemos encontrado en unas célebres instrucciones dadas a Sebastián Caboto sobre el orden que debían guardar en este asunto y otros relacionados con estos Pilotos.

La primera de ellas lleva la fecha de 2 de Agosto de 1527 y dispone lo siguiente: «el que quisiere ser piloto a deser natural de estos reinos de Castilla y aningun extranjero dareis cargo de piloto tal y ni le consentireis tener carta de marear ny pintura nynguna de las indias ni que por otro alguno le sean dadas ny bendidas sin nuestra especial licencia». — Arch. de Indias. — 2—5—1/6. — Años 1508-1593.

El párrafo que hemos copiado de esta primera instrucción, concuerda con nuestra tesis. Se le ponían trabas a los extranjeros para ocupar el cargo de que nos ocupamos, para evitar que cayeran en sus manos las cartas de marear y los mapas que se usaban para la navegación. La prohibición es terminante, porque no sólo alcanza al Piloto Mayor, sino que obliga a éste para que, haciendo uso de su autoridad, impida que otros, haciendo comercio con las cartas y mapas, los vendan a los extranjeros.

La otra instrucción, que es la de 2 de Agosto de 1547, señala los casos en que se deben admitir para el desempeño del cargo de Pilotos a los extranjeros; estos casos se reducen a dos: si son solteros, que

hayan adquirido, con anterioridad al examen, carta de naturaleza; y si son casados, que tengan sus mujeres y morada en España. Todo esto han de probarlo por documento público, mediante información que harán los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, oyendo a bastantes testigos.

En resumen: lo que tenían que probar era su nacionalidad, lugar de residencia en España, estado civil y si habían adquirido carta de naturaleza.

Se mandó esto, marcando de una manera precisa las condiciones legales que debían reunir los extranjeros para poder ocupar este puesto, porque Caboto, haciendo caso omiso de lo que se le había mandado hacer sobre este particular, examinaba a todos los que querían, sin tener presente su nacionalidad, con lo cual comprometía los intereses de España.

La Real Cédula, que a continuación copiamos, nos dará la prueba de todo cuanto hemos afirmado:

«El Rey

Sebastian gavoto piloto mayor de su mg q - residis en la cibdad de sevilla y asabeys como su mag por una suce dula fha enla villa de madrid a onze dias del mes de diziembre dl pasado año de mill y qui^{os} e treynta e qtro años os dio licencia e mando q - todos los estranjeros q - quisiesen yralas yndias por maestros o pilotos sien do casados en estos reynos y teniendo en ellos sus mugeres y moradas y los sol teros q - toviessen vezindad en ellos los ds aminaseds y siendo abiles y su ficientes e porvos ds aminados pudiesen pasar alas dhas yndias e agora por parte delos maestros denaos q - resyden en esa cibdad de sevilla q - andan al trato dlas yndias me asido fha relacion q - por virtud dla dha cedula de q - de susose haze mençion esamineys atodos los q - quieren ser ds aminados ansi estranjeros como naturales destos reynos e q - a los estranjeros les examineys sin con cu rrir en ellos las calidades qse requieren por no ser casados en estos reynos ni tener la naturaleza que requiere en ellos conforme ala dha cedula lo qual hazeys con dos o trest^{os} q - os dan de los q - vienen en sus mismas naos q - no dizen mas delo q - ellos quieren e me fue suplicado mandase q - de aqui adelante los estranjeros q - se oviesen de desaminar traxesen primero por fe de escrivano pu^{co} de q - parte eran ve^{os} y naturales porque desta manera se escusarian los juramentos falsos qse hacian e como la mi md fuese lo ql visto por los del concejo delas yndias de su mg fue acordado q - dvia mandar

esta mi cedula para vos e yo tuvelo por bien por q - os mando d aqui a d - lante no esamineys apresona alguna para maestro ni piloto si primeramente no truxere testimonio signado de escrivano pu^{co} por do coste dl lugar destes rynos donde fuere v^o de vezindad el q - ansi quisiere ser esaminado e sy port^{os} lo quisiere provar y presentar dello ynformacion lo haga ante los oficiales de su mag q - reziden en esa cibdad enla casa dla contratacion de las yndias port^{os} bastants y presentando ante vos el dho testimonio o en formacion e costando por ello qson casados en estos reynos y tienen en ellos sus mugeres ymoradas y los solteros q - tienen vezindad los esamineis yno de otra manera alguna eno fa ga des en deal fecha en monzon a dos dias dl mes de agosto de mill y qui^{os} y quarenta y siete años. yo el principe, por mandado de su alteza Franc^o de ledesma».—Archivo de Indias.—Años 1503 a 1593.—Est. 2, caj. 5, leg. 1/6.

No termina con esto la serie legislativa sobre la nacionalidad de estos Pilotos. Las Ordenanzas para la Casa de la Contratación y la Recopilación de las Leyes de Indias, cuando tratan de reglamentar este cargo, se refieren a otras Reales cédulas. Como las ordenanzas son anteriores a la Recopilación, muchas de ellas han pasado al articulado de ésta.

Debemos hacer constar a qué ordenanzas nos referimos cuando de ellas nos ocupemos, porque se han publicado muchas.

Toribio y Medina, en su *Biblioteca Hispano-Americana*, cita diversas impresiones de Ordenanzas para la Casa de la Contratación, como las hechas en los años 1543, 1552, 1604 y 1617. Curioso, en verdad, hubiera sido un estudio comparativo de las mismas, pero nuestros deseos se vieron frustrados cuando después de mucho buscar, sólo hemos encontrado, y en la Biblioteca Colombina (Sevilla), las impresas en el año 1647, en Sevilla y en la imprenta de Francisco de Lyra. Cuando en este trabajo citemos ordenanzas, nos referimos a éstas. Así creemos evitar seguras confusiones.

La ordenanza 135, que ha sido recogida por una ley de la Recopilación, que a su vez es una reproducción de una Real cédula de 11 de Noviembre de 1566, manda que el que ha de ser piloto sea natural de España, de 24 años, de buenas costumbres y que haya navegado por espacio de seis años a las Indias. Todo esto lo ha de probar con cuatro testigos, de los cuales dos sean pilotos que hayan navegado con él.

Aún se insiste más sobre este asunto. La ley XIV, libro IX, título XXIII de la Recopilación, que recoge el espíritu de una cédula de

22 de Octubre de 1576, manda que el piloto de la carrera de las Indias sea natural de estos reinos y que a ningún extranjero se le admita al examen, ni se le despache título de piloto, ni de maestro para las Indias.

Lo que se le había ordenado a Caboto por cédulas de 1534 y 1547, y que se volvió a mandar a sus sucesores por otras dos en el año 1561, pasó a la Recopilación en la ley XV, libro IX, título XXXIII.

La Real cédula de 1547, manda que el que se quisiere examinar de piloto pruebe en una información que se celebrará ante los oficiales de la Casa de la Contratación, su nacionalidad. Estas informaciones se celebraban ante el escribano de la casa, presente el piloto mayor y se leían delante de los cosmógrafos y pilotos, para que éstos dieran sus votos.

No sucedió siempre así. Por cédula del mes de Marzo de 1614, en vista de que se habían examinado algunos pilotos de «poca experiencia y practica y an sucedido muchas desgracias y perdidas», se mandó se hiciera ante el Mayordomo y Diputados de la Universidad de los Mareantes.—Archivo de Indias.—Libro de Registro de Reales Cédulas y Ordenes.—1512 a 1643.—Folio 49 v.º—Casa de la Contratación.

También se atendía a la parte moral de los pilotos. En unas instrucciones hechas por los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla para el examen de los pilotos, se manda: Que el examinado pruebe que es natural de estos reinos, que tiene más de veinticinco años, es de buenas costumbres, no toma vino, dice mal de Dios y trata bien a los marineros.

Capítulo IV

La Cátedra de Cosmografía

Objeto de este capítulo será el de los conocimientos que debían tener los Pilotos que hacían la carrera de las Indias, y los medios que el Estado ponía al alcance de los que aspiraban al citado cargo, para que los pudieran adquirir.

Aunque dada la importancia de la materia, necesariamente tenía que ser tratada en un trabajo dedicado al estudio de la parte técnica de la preparación de las expediciones a la India, con más razón debe

figurar en el presente que trata de probar la intervención directa del Piloto Mayor en la misma, y que por añadidura, fué durante mucho tiempo el maestro de los pilotos, y luego más tarde, cuando las necesidades de la mayor cultura exigió mayor preparación a éstos y se creó la cátedra de Cosmografía, más de una vez fué ésta desempeñada por él.

La cátedra de Cosmografía se creó por una necesidad y por el deseo de los Reyes españoles de que en los asuntos de América no se prescindiera de ningún detalle que pudiera contribuir al fin de una buena colonización. Desde el primer momento, esto es, desde aquellos días en que se nombra Piloto Mayor a Américo Vespucio, se notan los primeros atisbos de la creación de la misma, puesto que se manda se procure que los pilotos tengan además del conocimiento práctico adquirido en las continuas expediciones, uno científico adquirido en el centro de enseñanza creado en la misma época. El principio fundamental en el campo de la pedagogía, de aunar lo práctico con lo teórico, fué conocido por los que redactaron estas primeras instrucciones, encaminadas a crear buenos pilotos.

Las necesidades que la realidad por sí misma creaba, por la acumulación de inmenso caudal geográfico que se iba almacenando y por errores cometidos en la navegación, impusieron la división de trabajo, fraccionamiento de funciones ejercidas por una sola persona, y la intensificación de los estudios geográficos.

A todo esto respondió la creación de la cátedra de Cosmografía, ya que se separó de las obligaciones del Piloto Mayor la de enseñar a los pilotos, con lo cual disminuye su trabajo y se dieron más amplitud a los estudios que se exigían a los pilotos, por estar su enseñanza a cargo de una persona docta especializada en los mismos.

Los hombres que de esta manera iban encauzando y desarrollando la obra empezada en el año 1508, parecían estar enterados de lo que nuestros pedagogos del siglo XX iban a pedir con el énfasis de una sabiduría más vana que culta, y lo que los políticos autores de deslumbrantes programas no iban a poder realizar.

De una parte, la especialización, y de otra que el catedrático tuviera en el acto del examen la misma participación que los otros que con él componían el tribunal. En un principio, fué el maestro y presidió el tribunal examinador; después, siguió presidiendo el tribunal, pero dejó de ser el maestro.

En los estudios geográficos de la Casa de la Contratación, se pueden distinguir tres períodos: el primero es aquel en que la enseñanza

de los pilotos está a cargo del Piloto Mayor de la Casa de la Contratación; el segundo se caracteriza por la creación de la cátedra de cosmografía, y el tercero por una intensificación de los estudios y por una mayor metodización del tiempo dedicado a la enseñanza.

Herrera Antonio en sus *Décadas*, nos ha dejado suficientes noticias sobre los conocimientos que debían tener los pilotos que hacían la carrera de las Indias: «Que qualquiera que quisiese ser Piloto, probase por testigos si havia navegado seis Años a las Indias, si havia estado en Tierra - firme, i Nueva - España, i la Española, i Cuba, i que tuviese su Carta de Marear, i supiese hechar punto en ella, i dar raçon de los Rumbos i Tierras, i de los Puertos, i Baxos mas peligrosos, i de los resguardos que se le deben dar, i de los Lugares adonde se podian abastecer de Agua, Leña, i de las otras cosas en tales viajes necesarias, Que tuviese un Astrolabio, para tomar la altura del Sol, i Quadrante para el Norte y supiese el uso de entrabas cosas, asi en el tomar altura, como en el añadir o quitar la declinación del Sol, i lo que la Estrella alça, i baxa juntamente con el conocimiento de las horas, que son en cualquier tiempo del día, i de la noche». — Década IV, lib. II, t.º II, pág. 29.

El que primeramente fué designado para la enseñanza de los Pilotos, fué el Piloto Mayor, que daba las clases en su propio domicilio.

Apenas hacía 16 años que Colón había descubierto el Nuevo Mundo, y ya los hombres que entonces dirigían los asuntos públicos, de una manera callada y menos ostensible que ahora, pero no por eso menos eficaz, se habían percatado que muchos siniestros marítimos acompañados con sensibles pérdidas de hombres y riquezas, habían tenido lugar por la escasa preparación científica de los encargados de dirigir las naves. Es más, comprendieron que la práctica adquirida en las expediciones no era garantía suficiente de seguridad, porque siendo en su mayoría expediciones destinadas al descubrimiento de nuevas tierras, tenían que aventurarse en mares desconocidos, y aunque así no fuera, esto es, que marcharan en busca de tierras conocidas, siempre les sería necesario un superior conocimiento que al de la práctica resulta, porque las cartas de marear, productos de datos y preparación deficientes, estaban plagadas de errores. Contra éstos, y contra lo imprevisto en lo desconocido, había que preparar a los pilotos y maestros que hacían la carrera de las Indias, con el fin de que en todo momento, supieran sortear las dificultades que en toda larga navegación se presenta, y saber el sitio preciso en que se encontraban, para salvar la situación siguiendo una segura orientación.

En una Real cédula dada en la villa de Valladolid, a seis días del mes de Agosto de 1568, a la cual tendremos que referirnos varias veces en esta obra, por ser fundamento de todo lo que después se dispuso sobre los asuntos que en ella trataremos, se dan las primeras instrucciones sobre la enseñanza de los pilotos y el carácter que la misma había de tener. En esta Real cédula, dirigida a Américo Vesputio, se dice lo siguiente:

«Por cuanto a nuestra noticia es venido e por experiencia habemos visto que, por no ser pilotos tan expertos como sería menester, ni tan estrutos en lo que deben saber que les baste para regir i gobernar los navios que naveguen en los viajes que se hacen por el Mar Oceano a las nuestras islas e Tierra - firme que tenemos en la parte de las Indias, e por defecto dellos e de no saber como se han de regir e gobernar e de no tener fundamento para saber tomar por el cuadrante e estrolabio el altura, ni saber la cuenta dello, les han acaecido muchos yerros, e las gentes que de bajo de su gobernacion navegan han pasado muchos peligros, de que Nuestro Señor ha sido deservido, e en nuestra hacienda, e de los mercaderes que hallan contratan se ha recibido mucho daño e perdida e por remediar lo susodicho e porque es necesario que asi para la dicha navegacion, como para otras navegaciones que con ayuda de Nuestro Señor esperamos mandar hacer para descubrir otras tierras, es necesario que haya personas mas expertas e mejor fundadas e que sepan las cosas necesarias para las tales navegaciones, e los que debajo dellos fueren puedan ir mas seguramente, es nuestra merced e voluntad, e mandamos que todos los pilotos de nuestros reinos e señorios que a gora son o seran de aqui adelante, que quisieren ir por pilotos en la dicha navegacion de las dichas islas e tierra - firme, que tenemos, a la parte de las Indias e a otras partes en el Mar Oceano, sean instruidos y sepan lo que es necesario de saber en el cuadrante e estrolabio, para que *junta la platica con la teorica*, se puedan aprovechar dello en los dichos viajes que hicieren en las dichas partes e que sin lo saber, no puedan ir en los dichos navios por pilotos, ni en ganar soldadas por pilotaje, ni los mercaderes se puedan concertar con ellos para que sean pilotos, ni los maestros los puedan recibir en los navios sin que primero sean examinados....

•y porque a los que no lo supieren, mas facilmente lo puedan aprender de vos, mandamos que les enseñeis en vuestra casa, en Sevilla, a todos los que lo quisieren saber, pagandovos vuestro trabajo».

Hemos visto, cómo desde el instante que se crea en la Casa de la

Contratación el cargo de Piloto Mayor, primer funcionario técnico que en orden al tiempo figura en la misma, se procura que los pilotos que hacían la carrera de las Indias fueran instruídos, y por consiguiente, hombres científicos a la par que prácticos, en asuntos de navegación. Por las razones que en este capítulo llevamos expuestas, se separó del cargo del Piloto Mayor la obligación de enseñar a los mencionados pilotos, y se creó la cátedra de cosmografía.

Tuvo lugar este hecho trascendental para la enseñanza de la geografía en la Casa de la Contratación, el año 1552, por cédula de 4 de Diciembre del mismo, y fué nombrado para desempeñarlo el docto Jerónimo de Chaves.

Fué Jerónimo de Chaves, además de catedrático de Cosmografía, Cosmógrafo fabricante de instrumentos para la navegación.

El 1 de Enero de 1553 debió empezar a leer la cátedra, pero como no estaba en las debidas condiciones la capilla de la Casa de la Contratación, que fué el sitio señalado para la clase, no pudo comenzar el ejercicio de su nuevo cargo hasta el 21 del mismo mes y año. — Archivo de Indias. Contaduría. 2-3-7/8.

Como buen cosmógrafo y uno de los más famosos de su tiempo, fué autor de dos padrones, vendiendo uno a la Casa de la Contratación y otro al Consejo de Indias.

Por Real cédula dada en Madrid el 6 de Febrero de 1553, se mandó se le pagaran los dos, pero como sólo pudo ser tasado el que vendió a la Casa de la Contratación, ya que el otro, por estar en Madrid, no lo pudo ser por las personas encargadas de tal cometido y que fueron Diego Gutiérrez y Pedro Medina, cosmógrafos y maestros de hacer cartas para marear, éste fué el que cobró. — Archivo de Indias. Contaduría. 2-3-9/10 y Libros de Cuenta y Razón pertenecientes a la tesorería de la Casa de la Contratación. 29-3-5/3. — Protestó de esto, y por cédula dada en el Pardo el 28 de Septiembre de 1553, se ordenó le pagasen por el remitido al Consejo Real, la misma cantidad que por el que se quedó en la Casa de la Contratación.

Lo cobró el 2 de Mayo de 1554. Se le pagaron por cada padrón 57.000 maravedís. — Casa de la Contratación. 39-3-5/3.

Fué autor, además, del siguiente tratado: «Chronografía o Repertorio de los Tiempos el mas copioso / y preciso que hasta agora ha salido a luz / Compuesto por Hieronymo de Chaves Cosmografo de su Magestad. / I profesor Real de Cosmo/grafia en Sevilla. (Colofón): Fue impreso en la muy noble / y muy leal ciudad de Sevilla en casa de Juan / Gutierrez impresor de libros en cal de Genova. Acabose a

dos dias / del mes de Abril del año de / mil y qui y / sesenta y uno». Toribio y Medina, en su *Biblioteca Hispano-Americana*, cita además estas ediciones: 1562, 1572, 1576, 1581 y 1584.

Veitia de Linaje, nos dice en cortas líneas lo que Jerónimo de Chaves tenía que explicar a sus alumnos:

«La Esfera, o a lo menos los libros primero y segundo de ella».

«El Regimiento que trata de la altura del sol, y como se sabra y la altura del Polo, y como se sabe, en todo lo demas que pareciere por el dicho Regimiento».

«El uso de la carta, y de echar el punto en ella, y en saber siempre el lugar donde esta el navio».

«El uso de los instrumentos y fabrica de ellos, para saber si tienen algun error, y son la aguja de marear, astrolabio, cuadrante, ballestilla, y como se han de marear las agujas, para que sepan en cualquier lugar que estuvieren, si nordestean o noruestean, que es una de las cosas que mas importa saber, por las ecuaciones y resguardos, que han de dar cuando navegan».

«El uso del reloj general diurno y nocturno, y que sepan de memoria y por escrito en cualquier dia de todo el año, cuantos són de luna, para saber cuando y a que hora seran las mareas, para entrar en los rios y barras, y otras cosas que tocan a la practica y uso». — Libro II, cap. IX, pág. 145.

Aunque por estos párrafos que hemos copiado, puedan los lectores comprender la importancia de la labor encomendada a Jerónimo de Chaves, creemos necesario, para el cabal conocimiento del asunto, la publicación de la Real cédula creando la cátedra, ya que en ella se trata de fundamentar la necesidad de la misma:

— Real Cedula —

El Principe

Oficiales del emperador rey mi señor querresidís en la çiudad de-seuylla en la casa dela contrata^{on} de las yndias sabed quenos somos ynformados que acausa deno ser en señados ytener el abilidad que-serrequiere en las cossas dela navegacion losmaestres y pilotos denaos que navegan parala yndias se siguen muchos ynconvenientes porque acausa por falta denoserdiestros el piloto o el maestre perderse elnabio quelleban acargo y prescer mucha gente y quepara poder ser enseñados los pilotos e maestros seria cossa conveniente que obiese- enesa casa catreda en ques eleyese el arte de la navegacion y parte dela cosmografia y que a los pilotos y maestros q- hobiesen denave-

gar nos esdiese titulo ni fuesen examinados sin que hobiesen oydo unaño o la mayor parte del la dha ciencia porque con esto cobrarian habilidad y sesiguyrian otros buenos efetos y que esta catreda se podria serbir conelsalario que llebaba pero mexia cosmografo que fue deessa casa yadifunto y entendido lo susodicho y bisto el paresçer que vos otros cerca dello distes avemos acordado que enessa cassa aya la dha catreda y que la sirba el bachiller geronimo de chaves quesegund tenemos relacion es persona abil y suficiete y el que conviene para ello y que aya de leer la dha catreda delanavegacion y parte dela cosmografia y enseñar la dha çiençia alos quela quisieren deprender conque no sean estrangeros sino naturales destos rreynos dela corona de castilla o aragon porla horden que adelante yra declarada y quees eleden desalario en cada un año los treintamill mrs que tenia el dho pero mexia contanto que asimismo sirba de cosmo grafo en essa casa como serbia el dho pero mexia por ende yovos mando queleyendo en essa cassa el dho geronimo de chaues ladha catreda enavegacion y parte dela cosmografia y en señando la dha sçiençia alos que la quisieren deprender con que no sean estrangeros como dho es y sirbiendo ansy mismo de cosmografo como serbia el dho pero mexia ledeis y pagueis encada un año dlos mrs del cargo devos el thesorero por los terçios del treinta mill mrs todoeltiempo que o cupare enlo suso dho y asentareis esta mi cedula enlos lihros que vos otros teneis y sobre escripta e librada devos otros labolbed al dho bachiller geronymo de chaves para que lo tenga por titulo y tomad en cada un año su carta de pago conlaqual y conel traslado desta signado de escrivano publico mando que vos sea rresçibido e pasado enquenta lo que ansi le dieredes».

«I lo que el dho bachiller geronimo de chaves adeleer enla dha catreda entre tanto que otra cossa selemanda eslosiguiente: «Primeramente a de leer la sphaera o alo menos los dos libros della primero y segundo».

«Adeleer asy mismo elrregimiento q - trata del altura del sol y como se sabra yla altura del polo y como sesabra ytodo lo demas que paresçera por eldho rregimiento».

«Adeleer asy mismo eluso dela carta y como setiene dehechar punto enella y saber siempre el verdadero lugar en que esta».

«Adeleer tambien eluso delos ynstrumentos y la fabrica dellos porque conozca en biendo un instrumento si tiene error»

Los ynstrumentos son los siguientes:

aguja de marear



astrolabio
 quadrante
 ballestilla

De cada uno destes adésaber la theoria esto es la fabrica y uso dellos».

«A de leer assi mismo como sean de marcar las agujas para que sepan en qualquier lugar que estubieren quanto es lo que el agujales nordestea o noruestea en el tallugar porque esta es una delas cosas mas ynportantes que an menestersaber por las equaçiones y resguardos que an de dar quando navegan».

«A de leer asy mismo el uso de un reloj general diurno y nocturno porque les sera mas inportante en todo el discurso dela navegacion».

«A de leer asy mismo para que sepan de memoria e por escrito en qualquier dia de todo el año quanto son de luna para saber quanto ya que ora les serala marea para entrare n los rrios y barras y otras cossas a essemismo tono que tocan ala practica yuso lo qual a de leer en essa cassa dela contratacion leyendo cada dia una licion o mas ala ora o oras que vos otros les señalarades q - sean mas convenientes para los que ansy ande oyr la dha facultad, fecha en moçon de aragon aquatro dias del mes de diciembre de mill quinientos e cinquenta e dos años, yo el principe, por mandado de su alteza Franc^o de ledesma, y alas espaldas dha dha cedula estan siete señales de firmas y escripto y asentado lo siguiente.

En la muy noble e muy leal ciudad de sevilla en quatro dias del mes de enero de mill quinientos tres años (debe decir 1553) ante los muy magni^{cos} señores el thesorero fran^{co} tello y el contador diego de çarate jueces oficiales de sus mag dela contratacion delas yndias del mar oceano querresiden en esta ciudad de seuylla en presençia de mi lorenço demyranda escriuano desus mg^s y sunotario publico n lasu corte rreynos y señorios y escriuano q - soi nel oficio e audiencia de los dhos señores jueces dela dha casaporsus mg^s paresçio el bachiller geronimo de chaves catedratico y cosmografo desu mg y presento esta cedula rreal desu alteza dl principe nro s-ñor ypidio asus mds la cumplan como nlla se contiene.

Eluego los dhos señores jueces dixeron q - le obedecian e obedecieron con el acatamiento debido y que señalaban y señalaron para quel dho bachiller geronimo de chaves lea la dha catreda en la sala e capilla desta dha cassa la qual en pieçe a leer desde el mes que se contaran veynte y tres dias deste presente mes de enero deste dho año y que-

el dho bachiller lea una ora cada el día enestamanager desde primero de octubre hasta fin de marzo decada un año desde las tres oras dela tarde hasta las q^{tro} y desde primero de abril de cada un año hasta fin deseptiembre desde las cinco dela tarde hastalas seys y para que venga anoticia de todos ma - daro - q - antemi el dho escrivano se apregone publicamente en las gradas desta dha ciudad y q - sepusiesen cedulas para que mas conste delo susodho y para esto dauan e dieron el dho termino, lorenço de myranda, escrivano desu mg.

E despues delo susodho en diez y nueve dias del dho mes de henero e del dho año de mill equinientos e cinqt^a etres años enpresencia de mi el dho lorenço de myranda escrivano susodho e de los testigos deyuso escriptos por voz de alonso de gomez pregonero publico y del concejo desta dha ciudad estando encima delas gradas della presente mucha gente apregonon esta dha cedula rreal ylo probeydo aello por los dhos señores juezes testigos que fueron presentes hernando de molina escrivano desu mg y anton myn - xarillo y xpobal demyranda vezinos desta dha ciudad y otra mucha gente, lorenço de myranda, escriua^o desu mg. — Archivo de Indias. — Contratación de Sevilla. — Libros de toma de razón de los títulos y nombramientos de los provistos en la Casa de la Contratación, desde 1503 a 1651. — 46 — 4 — 1/30. — Fols. 94 a 94 v.º.

La creación de la cátedra de Cosmografía trajo como inmediata consecuencia, la separación y delimitación de los tres cargos técnicos que existían en la Casa de la Contratación, para la mejor ordenación de todo lo referente a la navegación.

Pero debemos advertir que la separación fué de cargos y nunca de personas, en la mayoría de los casos.

Los tres cargos técnicos fueron: Piloto Mayor, Catedrático de Cosmografía y Cosmógrafo de hacer cartas e instrumentos para la navegación. Respecto a este último debemos advertir que fué muy corriente que fuera ejercido por varias personas al mismo tiempo. En un memorial presentado en el Consejo de Indias el 15 de Octubre de 1590, por el Piloto Mayor Rodrigo Zamorano, se dice, entre otras cosas que ahora no nos interesan, que el oficio de hacer instrumentos para la navegación es propio de todos los cosmógrafos, y así lo ejercieron simultáneamente Jerónimo de Chaves, Sancho Gutiérrez, Diego Gutiérrez y el que presenta el memorial. — Archivo de Indias. — Patronato. — 2 — 5 — 1/6.

No nos debe extrañar esto, toda vez que a medida que el número de las expediciones fué en aumento, lo propio ocurriría con la de-

manda de los instrumentos, demanda que hizo necesario el aumento de los que a su fabricación se dedicaban.

Los catedráticos de Cosmografía fueron, en su mayoría, fabricantes de los indicados instrumentos.

Pero en donde se nota más la ambición, es en el deseo de los Pilotos Mayores de tener vinculado a su cargo la enseñanza de los pilotos.

Símbolo de todas estas ambiciones fué Rodrigo Zamorano, que en su afán de acumular cargos, anuncia a los presentes políticos.

Con este Piloto Mayor, el cargo vuelve a tener las mismas atribuciones que cuando fué creado, retrocediéndose así casi un siglo en la marcha evolutiva del mismo, en busca de un mayor perfeccionamiento. La división del trabajo, para aumentar la eficacia del técnico dedicado al asunto que domina, fué reducida a la nada por él.

Además de esto, fué causa de multitud de pleitos con otros funcionarios de la Casa de la Contratación. Y se comprende. Los cosmógrafos y maestros de hacer cartas e instrumentos para la navegación, luchaban en su negocio con la gran competencia que les hacía Zamorano, que como cosmógrafo tenía derecho a fabricarlos también, como catedrático a recomendar a sus alumnos lo que mejor les pareciera y como Piloto Mayor, a dar la aprobación de la Casa, si como buenos los apreciaba, y a reprobarlos si estimaba que tenían errores, que pudieran producir pérdidas en la navegación.

La carrera de Rodrigo Zamorano fué rápida: fué nombrado catedrático de Cosmografía el 20 de Noviembre de 1575, cosmógrafo el 26 de Agosto de 1579 y Piloto Mayor el 13 de Abril de 1586.

Las contiendas que mantuvo con Villaroel y Grateo, dieron su resultado. Por Real cédula dada en San Lorenzo el 28 de Julio de 1586, se manda de una manera terminante, que no pueda enseñar a los pilotos y maestros, el Piloto Mayor. No obstante esto, Zamorano siguió siendo catedrático de Cosmografía hasta el año 1613, en que fué jubilado en este cargo.

En la cédula más arriba mencionada se dice lo siguiente: «conforme a las ordenanças deesa cassa no puede elquefuere piloto mayor enseñar las reglas y uso de los ynstrumentos yarte de navegar sopeña que el piloto omaestre que loaprendiere del dicho piloto mayor nopuedaser examinado enaquellos dosañs y el piloto mayor que lo enseñare yncurraen diez ducados de pena y esto se proveyo porque el piloto mayor ylector dela cosmografia sondos officios yncompati-

bles en una persona».—Archivo de Indias. Contratación. Reales cédulas. Años 1579-1589. 41-4-6/16.

En verdad, se jubiló a Zamorano para dar cumplimiento a esta Real cédula, puesto que sigue desempeñando el cargo de Piloto Mayor. La ordenanza 130 manda lo mismo sobre este asunto, como también la Ley II, Título 23, Libro IX de la Recopilación.

En el tercer período de la enseñanza de la Geografía en la Casa de la Contratación, se da mayor importancia a la preparación técnica de los pilotos que a la práctica, cosa que no debe extrañarnos por responder a un conocimiento real del asunto. La enseñanza práctica de la Geografía la recibían los pilotos en los continuos viajes que realizaban y en los que debían realizar para poder ser admitidos a examen. En verdad, en este tercer período, lo que se procura es aumentar el caudal científico de los pilotos, con lo cual pudieran sortear y resolver todos los obstáculos o problemas que en una larga navegación se les pudiera presentar.

Mientras en el período anterior, esto es, al que corresponde a la creación de la cátedra de Cosmografía, se procura que el alumno tenga un conocimiento teórico y práctico de todos los instrumentos de orientación geográfica que entonces se usaban, en esta fase de la enseñanza, sin desdeñar y olvidar el estudio de los mismos, por tratarse de un conocimiento imprescindible y que de ninguna manera podían dejar de tener los pilotos y maestros, se concede mayor importancia, se da más amplitud al estudio de las ciencias exactas.

La carrera o grado de piloto constaba de tres años. En el primer curso, desde Septiembre hasta Navidad, se estudiaba la esfera de Sacroscoco, las cuatro reglas de aritmética, la regla de tres, la raíz cuadrada y la cúbica y algunas operaciones de quebrados. Desde Navidad hasta Abril, las teorías de Purbaquio, y desde principio de Mayo hasta vacaciones, las tablas de Alfonso X. En el segundo curso, se empezaba estudiando, hasta Febrero inclusive, los seis primeros libros de Euclides; en Marzo, se continuaba con el de los arcos y cuerdas, senos rectos, tangentes y secantes, para continuar en Abril con el libro cuarto de los triángulos esferales, de Juan de Monte Regio, y terminar con lo que alcanzara del *Almagesto* de Ptolomeo, al comenzar las vacaciones. En el tercero y último curso se estudiaba, desde Septiembre hasta Navidad, Cosmografía y navegación; desde Navidad a Pascua de Resurrección, el uso del estrolabio, exponiendo primero su fábrica, y desde esta época hasta vacaciones, el procedimiento para hacer observaciones de los movimientos del sol, de la luna y

de los planetas. Al mismo tiempo, se debía explicar el radio-globo y algunos otros instrumentos. Durante las vacaciones, se autorizaba al catedrático para que pudiera explicar materias de relojes y otras máquinas. — Leg. V, Tít. XII, Lib. II de la Recopilación.

No quedaría completo el estudio de la materia objeto de este capítulo si no diéramos algunas noticias sobre el tiempo que debían concurrir los alumnos a las clases. Además, como no se llevó a la práctica lo que se mandó a raíz de crearse la cátedra de Cosmografía, hay otra razón más que nos obliga a ello, porque pudieran creer los lectores que en lo mismo no hubo variación alguna. Debemos hacer constar también, que nos referimos al tiempo en que estaba en vigor el plan de enseñanza que se formuló al crearse la mencionada cátedra.

Cuando este hecho importantísimo ocurrió, los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación, fijaron en un año el tiempo que debían durar las enseñanzas que recibieran los pilotos y maestros.

Es digno de advertir que el primero que pidió la disminución de este tiempo fué el propio catedrático de Cosmografía Jerónimo de Chaves, por estimar que los conocimientos que él enseñaba se podían adquirir en tres meses. Además apoyaba su demanda con la razón moral de que se hacía grave daño a los que debían oírle por tan largo tiempo, por ser en su mayoría gentes pobres.

Como todas nuestras afirmaciones llevan la prueba documental, con esta haremos lo mismo, copiando la parte de un memorial, de Jerónimo de Chaves, en que se pide lo que llevamos expuesto:

«Muy poderosos señores: Hieronimo de Chavez, cosmografo de Vuestra Alteza dice: que vuestra Alteza instituyo una lectura de cosmografia y arte de navegar, en la Casa de la Contratacion de Sevilla, y que ningun maestro ni piloto pudiese ser examinado sin que primero hobiese oido un año o la mayor parte del. Esta prolongación de tiempo se les hace dificultosa, por ser gente pobre, y que no pueden detenerse tanto tiempo en tierra; suplico a Vuestra Alteza les modere y minore este tiempo, por que en tres meses pueden oír lo que les conviene, y en un año se pueden hacer cuatro exámenes, que provengan de tres en tres meses, como las cuatro temporas». — Archivo de Indias. 148-4-10. Toribio Medina (José), Biblioteca Hispano-Americana. T.º 1.º, págs. 305-306.

La buena acogida que tuvo esta petición, lo prueba el que S. M., por Real cédula de 26 de Septiembre de 1554, mandase se hiciese en Sevilla una información sobre ella.

No pasó mucho tiempo sin que se diera cumplimiento a lo por Su Magestad mandado, porque en la Casa de la Contratación, en un sábado, 20 de Octubre de 1554, se reunieron personas tan entendidas en estos asuntos como Alonso de Chaves, cosmógrafo y Piloto Mayor; Diego Sánchez Colchero, Marcos Falcón, Bartolomé Sánchez, Lorenzo de Villaroel, Juan Rodríguez, Mondragón, Diego Garrido, Diego Gorbaldán, Andrés Pérez, Andrés Núñez, Gaspar Rodríguez y Gonzalo Acosta, que dictaminaron lo siguiente:

«Decimos que nos parece sería cosa muy acertada e provechosa, y que su Magestad haría muy gran merced a los navegantes, en moderarles el tiempo y curso de la dicha lición, que quedase en los dichos tres meses de tiempo, atento que son hombres pobres e no tienen otra cosa de que se puedan sustentar, si no es de su trabajo, sirviendo en las naos, e no pueden detenerse ni estar en Sevilla más tiempo de quanto hallen partido para navegar e haer viaje, e para lo quellos pueden e les basta aprender de lo teorico, juntamente con la experiencia y platica que ya tienen de la navegacion e las otras calidades que se requieren e su Magestad tiene mandado, les bastan muy bien los dichos tres meses de tiempo continuados, que hayan oido y cursado las dichas liciones».—Toribio y Medina, Biblioteca Hispano-Americana. Archivo de Indias. 148-4-10

En vista de este informe, por Real cédula de 3 de Junio de 1555 (Veitia de Linaje. Norte de la Contratación. Lib. II, cap. XI, página 145, n.º 16), se limitó a tres meses el tiempo que debían concurrir a clase los que aspiraban a ser pilotos. Posteriormente, y por cédula de 6 de Octubre de 1567, el mencionado tiempo quedó reducido a dos meses.—Casa de la Contratación. Reales Cédulas y Ordenes. 41-4-6/15.

Aunque para ser examinados era condición indispensable el haber asistido a las clases de Cosmografía durante el tiempo que estaba mandado, no siempre se llevó esto rigurosamente a la práctica, porque se autorizó el examen de personas que no habían asistido a las mismas, en atención a los conocimientos que durante largos años de navegación habían adquirido. Así, por Real cédula de 17 de Noviembre de 1570, se ordena a Jerónimo de Chaves que examine a Juan Ramos, vecino de Triana (Sevilla), piloto de la nao capitana del adelantado Pedro Menéndez Avilés, al cual se había negado examinar, por no haber asistido a sus clases.

Capítulo V

Exámenes de los Pilotos

Vamos a ocuparnos en este capítulo del lugar en que se celebraban los exámenes, de la constitución del tribunal examinador y de los procedimientos de examinar.

Establecido el centro de enseñanza de los pilotos, en los primeros años de haberse creado el cuerpo de Piloto Mayor, en la casa de éste, era natural que el examen tuviera lugar en la misma. Si alguna duda sobre esto tuviéramos, se encarga de desvirtuarla por completo, la Real cédula de 2 de Agosto de 1527, en la que se dice de una manera muy clara lo siguiente:

«Item al tiempo de examen de cada qual se coyuntaran en casa de vos el dho piloto mayor todos los pilotos que ubiere al sazón en la cibdad de Sevilla para el día y hora que el dho piloto mayor señalare y ayuntados cada qual por su conciencia haran al que se quisiere examinar dos preguntas de lo tocante a la dha arte de pilotaje y sera obligado a responder y a solvellas».

Pasados los primeros años, y tomando la Casa de la Contratación de Sevilla el carácter de centro único para entender en todos los asuntos relacionados con el Nuevo Mundo descubierto, y limitándose de una manera clara las atribuciones de todos los funcionarios de ella, el tribunal de examen de los pilotos que hacían la carrera de las Indias tuvo en la misma su lugar oficial de constitución.

Dos causas debieron de contribuir a este resultado: una de ellas muy natural, como consecuencia lógica del desarrollo de la Casa de la Contratación, que debió ir procurando albergar en su seno a todos cuantos de ella dependían y a todos los asuntos a ella encomendados. Mientras Américo Vesputio enseñó en su casa y en su casa examinaba, no se pueden considerar ambos actos, por lo menos bajo el punto de vista del hecho, como colocados bajo la jurisdicción e inspección de este centro superior de colonización creado en Sevilla. Sólo cuando se manda después que se verifiquen en la Casa de la Contratación, es cuando bajo el punto de vista del derecho y del he-

cho, tienen un carácter oficial. Fué la otra causa, la que el procedimiento usado en principio debió dar lugar a no pocos abusos, que desaparecieron en su mayoría trasladando la enseñanza y el examen a un verdadero y justo sitio.

La reforma alcanzó a otros extremos, como el de fijar los días de fiestas, para la celebración de los exámenes, con el fin de dar facilidades a los que por sus cargos tenían obligación de formar parte del tribunal examinador, y a los que para obtener el título de piloto tenían que probar ante el mismo su suficiencia.

El licenciado Gregorio López, del Consejo de Su Majestad, hizo unas ordenanzas para la Casa de la Contratación de Sevilla, y en ellas se ordenaba, lo que llevamos dicho. No se debieron cumplir en la parte que a nosotros nos interesa, cuando a petición del Cosmógrafo Sancho Gutiérrez, el contador Diego de Zárate, se vió obligado a recordarlas en el siguiente documento:

«Yo Diego de Çarate contador dela casa dela contratacion de las yndias del mar oceano que resido enesta muy noble e muy leal cibdad de sevilla por sus magestades hago saber y doy fe atodos los señores que la presente bieren que enel libro delas hordenanzas desta dicha casa estan escritos y asentados ciertos capitulos dehordenanças que el señor licenciado gregorio lopez del consejo de su magestad hizo visitando esta casa el año pasado de mill y quinientos y çuarenta y tres años entre las quales ay un capitulo que dice del thenor siguiente»:

«Otrosi probean como los exámenes de los pilotos se hagan *enesta casa dela contratacion yendias de fiesta* porque puedan con mayor facilidad concurrir al examen todos los pilotos que obieren y que los cosmógrafos desu magestad pues estan presentes al examen den sus botos en el conforme aloqual enesto seprobeyo enlavisita proxima pasada y que no se de carta de Examen sinque proçeda buena ynformacion de la legalidad y buenas costumbres y espiriencia dela mar del piloto que asi se Examine».

«En testimonio delo qual de pedimento de sancho gutierrez cosmografo de su Magestad dila presente firmada de mi nombre que es fecha en sevilla dentro dela dicha casa dela contratacion delas yndias aveinte y nueve dias del mes de Abril de mill y quinientos y çuarenta y seis años —Diego de Çarate».—Archivo de Indias. Patronato. Real Armada Papeles pertenecientes al buen gobierno de las Armadas y Flotas que iban y venían de Indias. Años 1519-1580. 2-5-1/14.

La ordenanza 128 ordena también que los exámenes se verifiquen en la Casa de la Contratación.

Dilucidada esta cuestión, vamos a ocuparnos de los señores que formaban el tribunal examinador.

Desde el primer momento, esto es, desde los primeros años de la fundación de la Casa de la Contratación, la intervención del Piloto Mayor (de la casa) es decisiva y no deja lugar a duda alguna. El era el encargado de examinar y dar carta de examen a los pilotos. Era esto una consecuencia del procedimiento seguido para el nombramiento del Piloto Mayor, pues si se escogía entre los que se consideraban más capacitados por sus conocimientos y viajes, para la enseñanza de los pilotos, nadie con más derecho y con más probabilidades de penetrar en el conocimiento de los mismos, que el que había sido consagrado como verdadero maestro, al ser elegido entre todos para ocupar tan alto puesto.

En el importantísimo documento, dado en la villa de Valladolid, a seis días del mes de Agosto de 1508, del cual conocemos las partes más esenciales, y que son la base de todos los trabajos geográficos que después se emprendieron en la Casa de la Contratación, se dice sobre este particular lo siguiente: «no puedan ir en los dichos navios por pilotos, ni en ganar soldada por pilotaje, ni los mercaderes se puedan concertar en ellos para que sean pilotos, ni los maestros los puedan recibir en los navios sin que primero sean examinados por vos Americo Vespuchi, nuestro piloto mayor, e le sea dada por vos carta de examinacion e aprobacion de como saben cada uno dello susodicho, con lo cual dicha carta mandamos que sean tenidos e recibidos por pilotos expertos, doquier que lo mostraren, *porque es nuestra merced que seais examinador de los dichos pilotos*».

El Piloto Mayor formaba el Tribunal con los Cosmógrafos de la Casa que recibían salario, esto es, que eran funcionarios del Estado, y con los Pilotos de la ciudad, en número que no fueran menos de seis. Posteriormente, y según Veitia de Linaje, por cédula de 25 de Septiembre de 1604, se mandó que formara parte del tribunal un juez oficial de la casa.

El Tribunal era presidido por el Piloto Mayor, que tenía a su derecha al Cosmógrafo más antiguo, y a su izquierda al más moderno. Los pilotos de la ciudad se sentaban por orden riguroso de antigüedad (Ordenanza n.º 134).

Cuando el Piloto Mayor o los Cosmógrafos no podían formar parte del Tribunal, por enfermedad o ausencia, el Presidente y Jueces

de la Casa de la Contratación, nombraban para sustituirlos a las personas que creían competentes en el asunto, ya fueran cosmógrafos o pilotos.

El Piloto Mayor, como Presidente del Tribunal, era el encargado de citar a los demás miembros que lo componían. Pero no siempre obraba conforme a lo mandado, dando esto lugar a inmoralidades en la aprobación de los pilotos y a las protestas de los que debían formar parte del Tribunal, defendiendo sus derechos de figurar en el mismo.

El 30 de Octubre de 1539 se terminaron las Ordenanzas que el Sr. D. Juan Suárez de Carbajal, Obispo de Lugo y del Consejo de S. M., hizo para las cosas tocantes a la Casa de la Contratación de Sevilla

Por su título, fácilmente se comprenderá que se ocupaban de múltiples asuntos que reglamentaron para su mejor marcha y más positivos resultados. De ellas, sólo nos vamos a ocupar, por relacionarse tan íntimamente con lo que más arriba hemos dicho, que prueba nuestra afirmación de que no siempre se constituyen los tribunales de la manera taxativamente fijada en las ordenanzas, de la que lleva el n.º 64

En esta ordenanza se conmina al Piloto Mayor con una multa de 50.000 maravedís si no llama para el examen a los cosmógrafos y pilotos que tienen salarios. Y para obligarlo aún más a ello, que en la carta de aprobación que se daba a los examinandos, se hiciera constar que fueron llamados para formar parte del Tribunal examinador. Otro asunto también importante toca esta ordenanza y que demuestra de qué forma se atendía en aquella época a los más nimios detalles relacionados con la navegación.

Nos referimos a la parte final de la ordenanza, en la que se manda que en la carta de examen que se diere al piloto examinado, se indique que no puede llevar en los viajes que hiciere a las Indias, más salarios que los mandados por las ordenanzas.

Dada la importancia de la misma, la copiamos a continuación:

«Otrosi pº q - parece q - el dho piloto mayor para el examen q - hace de los pilotos e maestros no llama a los cosmógrafos e otras personas que tienen salarios de su Mag por rrazon de entender en las cosas de la navegacion hordenado y mando q - de aquí adelante quando el dho piloto mayor oviere de examinar a algun piloto o maestro haga llamar a los dhos cosmógrafos y otras personas que tienen salarios de su mag por rrazon de lo suso dho para q - se hallen presentes al-

tal examen e que en la carta q - se diere al piloto o maestre de como fue examinado se ponga como fueron llamados los susodichos e los que aello se hallaro - presentes e q - el examen q - de otra manera se hiziere sea ensy ninguno y el dho piloto mayor yncorra en pena de çinquenta myll mrs para la camara de su mag e asi mysmo en la carta de examen q - se diere al piloto se ponga q - no pueda llevar mas salario por los viajes q - hiziere delo q - esta mandado por las horde-nanzas».—Archivo de Indias. Patronato. Papeles antiguos de gobier-no pertenecientes a la Casa de la Contratación de Sevilla. Años 1503 a 1593. 2-5 1/6.

Conocemos ya el sitio en que se reunía el Tribunal y las autoridades que lo componían. Pero no obstante lo ordenado por las Ordenanzas de Suárez de Carbajal, el Piloto Mayor continuó celebrando exámenes en su casa y sin constituir tribunal. Los privilegios que se habían otorgado a Américo Vespucio, quisieron seguir disfrutándolos sus sucesores en el cargo, a pesar de que habían sido anulados. Es la lucha constante entre la arbitrariedad, que busca el amparo en el privilegio, y lo justo, que pide apoyo a la ley equitativa.

En el mes de Mayo de 1556, se hacía pública manifestación del incumplimiento de las ordenanzas por el Piloto Mayor, merced a una denuncia formulada ante los Oficiales y Jueces de la Casa de la Contratación, por Sancho Gutiérrez, que afirmaba en la misma, que Alonso de Chaves (Piloto Mayor) «por si solo y dentro de su casa da cédulas de aprobacion y reprobacion para los pilotos y maestros que van en las naos del viaje de las indias y los contiene y apremia que vayan a su casa con los instrumentos del arte de marear y manda a los visitadores de las naos que los dexen pasar sin mostrar las cedulas suyas».

Abierta una información, Sancho Gutiérrez presenta testigos para demostrar que Alonso de Chaves examina en su casa y da cédulas de aprobación o reprobación, con la agravante que sólo le acompaña en este cometido su hijo Jerónimo de Chaves.

Alonso de Chaves prestó declaración el viernes 31 de Julio de 1556. Dijo en la misma que si examina a los pilotos y a los instrumentos, es porque es derecho de su cargo. Respecto al lugar en que examina, que unas veces lo hace en su casa y otras en la de la Contratación. Que si examina las cartas y los instrumentos de los pilotos, es porque las primeras tienen que estar conformes con el Padrón Real y los segundos pueden fácilmente ser sustituidos por otros, que no lleven el sello de su aprobación. Que si manda se pregunte a los

maestros y pilotos por su carta de examen, es para evitar que ocupen estos cargos los que no estén examinados. Y que si no cita a los cosmógrafos, es porque fabricando ellos los instrumentos, no habían de considerar como malos, los que ellos habían vendido como buenos.

Buena fué la defensa de Alonso de Chaves, pero los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación, velando por la observancia de las Ordenanzas, el 12 de Agosto de 1556, mandaron que, «para la visitacion y examen de los instrumentos y pilotos lo haga en la Casa de la Contratacion y en presencia de dos cosmografos y un piloto o de dos pilotos y un cosmografo».

El Consejo de Indias aprobó este auto el 5 de Septiembre de 1561.—Audencia de la Contratación. Autos entre partes. 50 y 73/15.

Conocido ya el sitio en que se reunía el Tribunal y las autoridades que lo componían, vamos a exponer el procedimiento que se seguía para examinar y calificar.

Herrera, en sus *Décadas*, nos dice sobre este asunto lo siguiente: «i asimismo que los examinadores, antes que se hiciesen las dichas preguntas, jurasen de las hacer, las mejores, i mas dificiles que supiesen; i que las sustentarian, segun su saber i posibilidad, i que darian su voto libremente sin respeto de odio, ni amistad, ni otra pacion alguna. Que despues que huviese mostrado todos sus instrumentos el que quisiese ser piloto en presencia de los otros pilotos, respondiendo a las preguntas, el Piloto Maior recogiese secretamente, ante un Escribano, los votos de todos los pilotos, firmados de sus nombres; i conforme al parecer de la mayor parte, se concederia o se negaria el grado de Pilotage, saluo si la tercera parte fuese del voto del Piloto Maior; i en tal caso, queriendo el Piloto Maior podría dar el grado i se daria al examinado su carta sin llevar su derecho de dos reales para el Escribano que la siguiese i que fuese firmada del Piloto Maior refiriendo en ella, como en el examen fueron guardadas todas las particularidades referidas».—Década IV, libro II, tomo II.

Podemos completar lo que nos dice Herrera, con lo estipulado en las Ordenanzas y en la Recopilación de las Leyes de Indias. Según éstas, mientras el Piloto Mayor y los Cosmógrafos, podían hacer al examinando todas cuantas preguntas quisieran, los pilotos sólo podían hacer tres, si bien, antes de hacerlas, habían de jurar ser las más difíciles que supieran.

Claro está, que tanto los primeros como los segundos, habían de limitarlas al campo de conocimientos que debían reunir los marinos para ser buenos pilotos, y sobre todo, a los que habían adquirido del

Piloto Mayor cuando éste era el profesor, o del catedrático encargado de explicar Cosmografía. Conocemos por el capítulo anterior, lo que debían saber, y cómo se les enseñaba, de modo que fácilmente podemos decir que en el examen se les preguntaría sobre las cartas de marear, altura del sol y manejo de los instrumentos para la navegación como el astrolabio, cuadrante y ballestilla.

Una vez terminado el examen, se procedía a la calificación del mismo, por medio de votación secreta y usando en ella habas y altramuces: el que obtenía a su favor mayor número de habas, era aprobado, y por el contrario, el que más altramuces, suspenso.

En tiempos de Sebastián Caboto, la calificación se daba conforme a los votos de los que integraban el Tribunal, de todos los cuales, un escribano público levantaba acta, que después ellos firmaban. Cuando la tercera parte de los que lo formaban, eran partidarios del parecer del Piloto Mayor, era el de éste el que prevalecía.

En las instrucciones dadas a Sebastián Caboto en el año 1527, sobre el modo de examinar los pilotos, verán los lectores la comprobación documental de todo cuanto llevamos escrito:

— El Rey —

La forma qvos se bastian gaboto nro piloto mayor aveis detener cerca del hexaminar los pilotos que an de llevar a su cargo los nabios quena vegan porlas nras mares delas yndias del mar oceano y lo que ellos an dehazer cerca del oficio e cargo hesla siguiente:

primeramente el que quisiere ser piloto adaser natural destos nros reynos de castilla y aningun estranxero dareys cargo de piloto taly nyle consentireis tener carta de marear nypintura nynguna delas yndias ni quepor otro alguno leseadada nybendida sin nra hespecial licencia.

Item el que asi obiere deser piloto probara por testigos oescrituras que hagan fue que aseis años o mas tiempo quenabegan enlas prtes-delas yndias e que aestado enla ysla española yenla de cuba tierra firme yenla nueva hespaña.

Item ternasu carta de marear y sabra hechar punto enella y dara razon de los rumbos e tierras della edelos puertos evaxos mas peligrosos yde los resguardo que seles deben dar y dey de los lugares donde se pueden bastezer de agua y leña y de las otras cosas enlos tales viajes nezesarios.

item terna su astrolabio para el sol y quadrante parael norte y dentrambas cosas sabran el uso ansi enel tomar el altura como enel

medir o qontar la declinacion delsol ylo quela estrella alça e baja juntamente conel conocymiento delashoras queson aqualquier tiempo del dia e delanoche.

item que ansi se quyren examinarseran obligados detraer eldho piloto mayor al tiempo desu hesamen los dhos ynstrumentos destrolabio yregimiento e quadrante y carta demarear yporelconsiguiente lo trayran antel cadavez que lo debieren departir dela cibdad desevilla paralasyndias al fin quel bea syestan concertados osi son hombres suficientes p^a regir porello a este viaje nynguna maestre pueda llevar piloto sin quele conste como afecho la muestra desus ynstrumentos antel dho piloto mayor.

item altiempo dehexamen de cada qual piloto se conjuntaran encasa de vos el dho pilotomayor todoslos pilotos que ubiere alasazon enla cibdad desevilla paraeldia yora quel dho piloto mayor señalare y ayuntados cada qual por su conciencia haran alque se-qysiere hexaminar dos preguntas delo tocante ala dha arte depilotaje ysera obligado arresponder y asolvellas.

item dhos pilotos hantes que agan las dhas preguntas juraran delas hazer las mejores emas dificiles quesupieren y quelas quetentaran segunsu saber eposibilidad e ansymismo que daran suboto libremente sin respeto de odio ny amistad nyotra pasion alguna.

item despues quel que quisiere aver grado de piloto obiere mostrado empresencia detodos los otros pilotos los dhos ynstrumentos y despues de aber res pondido alas dhas preguntas el piloto mayor recogexera secreta eapartadamente ante un scrivano losbotos detodos los dhospilotos efirmada despues desus nombres conforme al boto dela mayor parte se concedera onegara el dho grado depilotaje salvo silatercia parte fuese del boto del dho piloto mayor quentalcaso podia el dho piloto mayor dar el grado si ael bien vistofuere.

item alpiloto que ansifuere hesaminado seledara su carta sin que lessean llevados dros algunos mas dedos reales parael scrivano publico ante quyen pasare laqual ade yr firmada del dho piloto mayor esignada del dho escrivano e descriviendose enella como fueron guardadas en eltal hesamen todas las particularidades desuso contenidas.

item nyngun maestre de nao o navio o carabela de gabia ode cubierta podranabegar sin llevar piloto ansi esaminado oalmenos quel mysmo maestre lo ayasido otenga carta depilotaje sopena de cinquentamill mrs para la nra camara sola qual dha pena mandamos que cada maestrese obligado al ellevar ensu nabio su carta y astro-

labio y cuadrante para que los marineros seestruyan nlarde delanavegacion.

lo ql todo quedho es mandamos avos el dho sebastian caboto nro piloto mayor eatodoslosmaestres e pilotos queal presente son ede oyen adelante fueren quele guardeis e cumplais realmente e con efecto segun por la forma desuso contenida equeremos quetodos los pilotos queseallaren presentes en ellugar donde vos el dho nro piloto mayor estubieredes seam obligados asejuntar con vos al tiempo que le señaleredes p^a el hefeto suso dho eno cumplendolo lospodeis conpeler eapremiar yexecutar enellos las penas de yuso contenidas e para todo ello eparalo aello anexo e conveniente pola presente vos damos poder con todo como dhoes e mandamos atodas las nras justicias ansi delos nros reynos como delas yndias e tierra firme del mar ozeano que vos den todo el favor y ayuda queparatraer aefeto todo lo susodho denraparte les pidieredes epor quel dho sebastian caboto esta ausente de los nros reynos en nro serbicio mandamos quensu ausencia use del dho cargo yesamine de piloto diego ribero nro piloto y alonso de chaves nropiloto personas abiles enla dha arte contanto quela dhaheaminacion edis putas que ubierende hazer se anen presencia de donhernando colon yensu casa equesin suaprobacion nopuedan dar el dho grado durante eldho tiempo quepara ello por presente le damos poder e facultad oaqualquyera dellos para quelopuedan hazer como dho es con el dho donhernando estando el enla dha cibdad desevilla yen su ausencia lo puedanhazer los dhos diego ribero y alonso de chaves o aqualquyer dellos fecha envalladolid ados dias del mes de ag dequy^s e veynte e siete años—yo el Rey—por mandado desumagestad fran^{co} delos cobos. Enla ql dha cedula original avia otras cientas firmas de muy noblesseñores.—Archivo de Indias. Patronato. Papeles antiguos de gobierno pertenecientes a la Casa de la Contratación de Sevilla. 2-5. Años 1508-1593.—(Observación: Esta Real cédula la publica Toribio Medina en su obra sobre Caboto, con esta signatura: 50 3-73/8).

Le cédula copiada nos lleva a otro asunto que no es nada más que un complemento necesario de lo que ya estaba legislado. Si se puso tanto cuidado en el examen de los pilotos, y se procuró que los que tal cargo obtenían fueran hombres conocedores de la navegación de las Indias, en su doble aspecto, especulativo y práctico, se comprende que se pusieran trabas, se procurara impedir por todos los medios, que fueran en las naos maestros y pilotos que con anterioridad no hubieran sufrido un examen de suficiencia. En esta cédula,

y ya al final de las instrucciones, se le dice a Caboto que no deje pasar a las Indias ningún navío que no lleve piloto examinado, a menos que el maestro lo haya sido ya o tenga carta de pilotaje. Herrera en sus *Décadas* (IV, lib II, t.º 2.º), copia casi literalmente lo ordenado a Caboto, ya que dice lo siguiente: «Que ningún Navío de Gambia, o de Cubierta, pudiese navegar, sin llevar Piloto examinado, a lo menos, que el mismo Maestro de tal navío hubiese sido Piloto».

A pesar de prohibición tan terminante, como ocurría en otros muchos asuntos, se seguía permitiendo que fueran en los navíos pilotos y maestros que no habían sufrido ningún examen.

Una Real cédula de 16 de Marzo de 1573 que insiste en la mencionada prohibición, nos confirma lo que más arriba hemos dicho.— Archivo de Indias. Casa de la Contratación. Reales cédulas y órdenes. 41-4-5/15.

Todavía hubo necesidad de mandar lo mismo, para que tuviera cumplimiento. En unas instrucciones a los maestros sobre el orden que habían de tener en la navegación, se les manda en la que lleva el n.º XVII: «iten queningun maestro sea osado del llevar ningún piloto ensuao sin que primera mentesea examinado poreal piloto mayor desu magestad».— Archivo de Indias. Patronato. Real Armada. Papeles sobre el buen gobierno de las Reales Armadas. Años 1581-1647. 2-5-2/15.

Para terminar esta materia, creemos conveniente recordar la ordenanza 140 y la ley XXIX, título XXIII, libro IX de la Recopilación, en las que se ordena que el que sea suspendido en el examen, no podrá ser admitido a otro, sin haber hecho otro viaje a las Indias, y la ordenanza 143 que prohíbe al Piloto Mayor cobrar derechos de examen.

Capítulo VI

El Padrón Real

Era el Padrón Real un inventario de las tierras descubiertas. Si se conservara la colección completa de todos los que se hicieron, nada más seguro para ir señalando, casi día por día, los descubrimientos que hacían nuestros navegantes. Por desgracia, tan precioso material para el estudio de la marcha de nuestra colonización, ha desaparecido casi por completo, como también las cartas de marear, que en gran número se confeccionaron en aquella época.

Sólo nos quedan datos sobre los procedimientos que se siguieron para la fabricación de unos y otras, y a ellos nos vamos a atener, haciendo crítica documentada del resultado obtenido, que al fin y a la postre, nos pondrá de manifiesto el estado de los conocimientos geográficos de nuestros compatriotas en aquellos tiempos, como también los trabajos que de esta materia se hacían en la Casa de la Contratación.

También veremos la intervención del Piloto Mayor en los mismos, y lo mucho que este cargo se relacionaba con el de Cosmógrafo, ya que en los asuntos más importantes referentes a cosas de navegación, que debía resolver la Casa de la Contratación, nos lo encontramos siempre tomando parte en su estudio y resolución.

Hemos dicho que los trabajos en cartografía verificados por la Casa de la Contratación han desaparecido, en su mayoría. Aun después de haber verificado el estudio detenido sobre la materia que este trabajo requiere, no queremos hacer esta afirmación por cuenta propia, y para convencer a los lectores de ello, recurriremos a la opinión autorizada del catedrático de Geografía de la Universidad de Sevilla, D. Germán Latorre, que en un precioso trabajo intitulado *La cartografía colonial americana*, dice lo siguiente: «Desde estos primeros tiempos de la cartografía americana, a la primera carta grabada en Sevilla mediados del siglo XVII por el piloto Sebastián Ruesta, transcurre un largo lapso de tiempo en que no descansa la actividad de pilotos y cosmógrafos, confeccionando de continuo padrones o cartas para la navegación, que pasaban por la censura de los jueces de la Casa de la Contratación y que servían de imprescindible uso a los navegantes de las Indias.

»Pues bien, ¿qué ha sido de este caudal preciosísimo que en cartografía poseyera la Casa de la Contratación?

»En el Archivo de Indias no quedan restos de ellos, el despojo ha sido absoluto...» —BOLETÍN DEL CENTRO DE ESTUDIOS AMERICANISTAS, n.º 6, Febrero, 1915.

Surgió la necesidad de hacer un Padrón General, que se llamó Real, de la verdadera anarquía que había en estos trabajos cartográficos. Los padrones y las cartas que se fabricaban eran diferentes los unos de los otros, plagados de errores y por consiguiente con localizaciones geográficas distintas y antagónicas, todo lo cual se traducía en riesgos permanentes para las navegaciones. El Padrón General, carta inventario de todas las tierras descubiertas, confeccionado por los hombres más peritos de la Casa, terminó con este peligroso esta-

do caótico y fué la matriz de que se sacaron todos los datos para las cartas de marear.

No se llegó en el primer intento a la meta de la perfección, pero los trabajos entusiastas de algunos, las denuncias más o menos interesadas de otros, que sirvieron de acicate y estímulo a los encargados de su fábrica, lo fué enmendando y corrigiendo de tales modos, que llegaría a constituir una de las obras más gloriosas de la Casa, por lo cual es de lamentar de veras que, por no haberlo encontrado, no podamos publicarlo en el presente trabajo.

Antes de entrar en el estudio del Padrón Real, vamos a dar algunos datos sobre el cargo de Cosmógrafo, que nos servirán para fijar aún más las atribuciones del Piloto Mayor.

Veitia de Linaje, en la obra tantas veces ya mencionada, distingue dos clases de Cosmógrafos: el Cosmógrafo fabricante de instrumentos para la navegación, y el encargado de la enseñanza de la Cosmografía. «A el que ha de ser fabricante de instrumentos, cuyo uso lee el catedrático y su institución fué más antigua, puesto que el año 1524, consta que ejerció con este título Diego Ribeiro y que después se le hizo merced, por cédula de 4 de Abril de 1528, a Andrés de Chaves, Piloto, Cosmógrafo y maestro de hacer cartas de marear». (Diego Ribeiro fué nombrado Cosmógrafo y maestro de hacer cartas y astrolabios en el mes de Julio de 1523).—Puede consultarse *Diego Ribeiro, Cosmógrafo y Cartógrafo*, por D. Germán Latorre, BOLETÍN DEL CENTRO DE ESTUDIOS AMERICANISTAS, núms. 20 y 21, Noviembre y Diciembre de 1918.

El nombrado por cédula de 4 de Abril de 1528, no fué Andrés de Chaves, sino Alonso de Chaves (Archivo de Indias. Contratación de Sevilla. Libros de toma de razón de los títulos y nombramientos de los provistos en la Casa de la Contratación desde 1503-1615. 44-4-1/3. Fol. 48 v.º), que luego más tarde, por cédula de 11 de Julio de 1552, fué nombrado Piloto Mayor.

Pudiera creerse que de la misma manera que cuando se creó la clase de Cosmografía, el Piloto Mayor dejó de enseñar los pilotos, al crearse el cargo de Cosmógrafo fabricante de instrumentos para la navegación, deja de intervenir en la fabricación y enmienda del Padrón Real y en las de las cartas de marear. Pero no sucedió así, pues si con respecto a éstas se le ponen algunas limitaciones que en su debido lugar estudiaremos, respecto al primero, su aportación se hizo siempre necesaria, aunque, como ya hemos dicho antes, se entendía siempre con los Cosmógrafos.

Para el estudio del Padrón Real, tendremos que remontarnos a la Real cédula nombrando Piloto Mayor a Américo Vespucio, si queremos partir, con buen sentido lógico, desde el principio.

Fué el de Vespucio el primer intento de confección de un Padrón General que luego se enmendó, no sólo para dar cabida a nuevos descubrimientos verificados, sino para la rectificación de algunos errores. Juan Díaz de Solís y Juan Vespucio, se encargaron de ello. Intento más serio, por la calidad de las personas que intervinieron, fué el que se llevó a cabo por orden del Obispo de Lugo y miembro del Consejo Real, D. Juan Suárez de Carbajal.

Durante el trabajo para su confección sonaron las primeras protestas, que luego después se convirtieron en una larga serie de pleitos y de contiendas entre el Piloto Mayor y Cosmógrafos, y entre éstos, entre sí.

No quedó el asunto totalmente dilucidado ni se llegó a la perfección con tantas afanes buscada, cuando en las postrimerías del siglo XVI llegó a Sevilla, para encargarse de su arreglo, el miembro del Consejo de Indias Andrés García de Céspedes.

Para encontrar los primeros intentos de formación del Padrón Real, ya hemos dicho que tenemos que referirnos a la Real Cédula nombrando Piloto Mayor a Américo Vespucio. Se dice en este célebre documento: «...y asimismo nos es fecha relacion que hay muchos padrones de cartas de diversos maestros que han puesto asentado las tierras e islas de las Indias a nos pertenecientes, que por nuestro mando nuevamente han sido descubiertas, los cuales están entre si muy diferentes los unos de los otros, asi en la derrota como en el asentamiento de las tierras lo cual puede cabsar muchos inconvenientes: e porque haya orden en todo, es nuestra merced e mandamos que se haga un *padron general* e porque se haga mas cierto, mandamos a los nuestros oficiales de la Casa de la Contratacion de Sevilla, que hagan juntar todos nuestros pilotos, los mas que allaren en la tierra a la sazón, e en presencia de vos el dicho *Americo Vespuchi*, nuestro piloto mayor, se ordene e haga un padron de todas las tierras e islas de las Indias, que hasta hoy se han descubierto, pertenecientes a los nuestros reinos y señorios, e sobre las razones e consulta dello y del acuerdo de vos el dicho nuestro piloto mayor se haga un padron general, el cual se llame *padron real*, e por el cual todos los pilotos se hayan de regir e gobernar e este en poder de los dichos nuestros Oficiales e de vos el dicho nuestro piloto mayor que ningund piloto use de otro ningund, sino del que fuere sacado por el».

El fin, pues, que se buscaba, era el de tener un modelo para las cartas de marear, y que todas obedecieran a un mismo plan.

Con este mismo deseo, se mandó a Juan Díaz de Solís y a Juan Vespucio, que hicieran otro padrón, con la salvedad que sólo el segundo pudiera sacar traslado del mismo. La Real cédula por la que se le manda esto, es de 24 de Julio de 1612, y de ella nos interesa lo que a continuación copiamos: «...Confiado de vos Juan de Solis nuestro piloto mayor e de vos Juan Vispuchi nuestro piloto que soys tales personas ytan espertos y doctos para lo susodicho por la presente vos mando que ambos a dos juntamente enla nuestra Casa de la Contratacion delas Indias, que residen la ciudad de Sevilla y en presencia delos nuestros oficiales que enella estan hagais juntar todos los mas pilotos que se pudiere e que mas súpieren enlas navegaciones y astrolabios e alturas e compases a los quales mando que se junten con vosotros e asy junto platy queys mucho dela manera que se deve de hazer un padron real dela navegacion delas partes de todas las yndias que hasta oy se han descubierto pertenecientes a la corona real destos reynos e despues que todos ayan dicho sus pareceres con aquerdo de vos los dichos *Juan de Solis* e micer *Juan Vespuchi* se haga porambos ados vosotros un *padron general* que se llame el *padron real* enpergamino e que este puesto publicamente enla dicha casa de la contratacion por el qual todos los pilotos se ayan de regir e gobernar e hazer sus vyages».

Antes de la llegada a Sevilla de Suárez de Carbajal, también tomó parte en los trabajos para el perfeccionamiento del Padrón Real. Hernando Colón, hijo del ilustre almirante descubridor de las Indias Occidentales, D. Cristóbal Colón, que siendo hombre laborioso y al mismo tiempo bastante versado en Cosmografía, pudo enmendar muchos de los yerros que tenía. Sobre este particular, nos dice Herrera lo siguiente: «I siendo el Rei informado, que por la variedad, que havia en las Cartas de navegar, asi en lo que tocaba al sitio de las Islas i Tierras, como en la grandeça, i derrotas de ellas se havian seguido muchos daños, i peligros: i porque convenia poner remedio en ello, por ser Don Hernando Colon, hijo del primer Almirante Don Cristobal cavallero mui docto i experto en la Cosmografía i Arte de navegar, i de quien su Magestad se tenia por servido, le mando, que juntando todos los Cosmógrafos, i Pilotos que le paresciere q - en este negocio podian ser de provecho, platicase, i tratase con ellos esta reformation, i ajustase las cartas de navegar, i hiciese una, i un Mapa i Esfera en la qual situase las islas, i tierras, Firmes, que hasta

entonces estaban descubiertas, i descubriesen adelante, para que hecha la carta, se pusiese por patrón en la Casa de Sevilla, por el qual fuesen obligados los Pilotos de regirse, i navegar i habiendo usado Don Hernando Colon (por la comision que tuvo de su Magestad) de muchas diligencias, se *enmendaron* i *corrigieron* algunos yerros, que fueron de mucho provecho.—*Décadas de Indias*, Década II, Libro X, pág. 295, t.º II, Cd. 1.726.

A pesar de la intervención de tantos hombres de mérito en la confección del Patrón, que además de sus conocimientos se vieron ilustrados por la opinión y noticias de navegantes conocedores de nuestro imperio colonial, la obra no estaba aún perfecta y se necesitaba gastar nuevas energías y conseguir la aportación de nuevas inteligencias y voluntades, para dar un paso decisivo, aunque no fuera definitivo.

Cabe la gloria de haberlo iniciado al obispo de Lugo D. Juan Suárez de Carbajal, que en uso de sus atribuciones, ordenó se encargasen de hacerlo las personas que en el tercer decenio del siglo XVI figuraban a la cabeza de los Cosmógrafos y estaban al corriente de los adelantos en esta ciencia obtenidos.

La mera enumeración de los mismos será la mejor prueba del acierto que tuvo Carbajal al hacer la elección. Fueron estas personas, Alonso de Santa Cruz, Alonso de Chaves, Francisco Falero, Sebastián Caboto, Diego Gutiérrez y Pedro Medina. Las juntas duraron poco más de un año, y además de tener presente los trabajos anteriores, una obra de Hernando Colón en la que se recogían las opiniones de muchísimos pilotos, fueron escuchados bastantes de éstos.

Se dió un gran paso hacia la perfección, pero ésta no fué definitiva. Las rivalidades que separaban a estos hombres, no dejaron de ejercer su influencia perniciosa. Desde el primer momento se notó que el criterio de Caboto y el de Diego Gutiérrez, era totalmente distinto al que sustentaban los demás señores. Caboto y Diego Gutiérrez no estaban satisfechos de los datos que se tomaban; creyeron de buena fe, que las opiniones de pilotos recopiladas por Hernando Colón, eran distintas algunas veces, y las más antagónicas, y que no consideraban buen procedimiento el que ellos trataran y resolvieran por sí todos los asuntos, sin dejar tomar parte en las discusiones a los pilotos, cuya vida de hombres avezados a los peligros del mar y acostumbrados a seguir los derroteros de las Indias, le daba la suficiente autoridad para contender con ellos, y tal vez llevar a su ánimo

el convencimiento, mediante la exposición de sus experiencias adquiridas en los muchos obstáculos salvados.

A tal extremo llegaron los apasionamientos en la defensa de sus respectivos puntos de vista, que Diego Gutiérrez y Caboto, se negaron a firmar el Patrón, y sólo lo hicieron por la imposición de Carbajal, que en un arranque de sinceridad, dijo que por razón de su cargo, se veía obligado muchas veces a dar su conformidad a resoluciones tomadas en unión de otras personas, porque la mayoría había impuesto su criterio.

No todos comparten lo que afirmamos, porque Pedro de Medina y Pedro de Mexía, en el pleito mantenido con Diego Gutiérrez y Sebastián Caboto, dicen que éstos firmaron el Patrón General muy alegremente y sin imposición de nadie, porque dada la calidad de las personas que integraban la junta nombrada por Carbajal y las autorizadas opiniones y noticias que tomaron, la obra realizada era casi perfecta.

Pero como en este asunto juega gran papel el interés económico, y de que el Patrón General, estuviera perfecto o no, redundaban daños y perjuicios para las partes que en el pleito intervenían, nosotros, sin despreciar los datos que nos suministran las declaraciones, pero teniendo siempre en cuenta los resultados obtenidos, que por ser reales, aplastan con el peso de su lógica, a todos los razonamientos más o menos interesados, más o menos sofisticos, tenemos que declarar, ateniéndonos a ellos, que el Patrón General confeccionado no era perfecto.

Cuando nos ocupemos en el capítulo próximo de las cartas de marear, llegaremos a penetrar en los bajos fondos del asunto.

Que el Patrón Real no quedó perfecto, lo demuestra el que años más tarde el licenciado Gregorio López encargara a Caboto de su enmienda, y que en 1544 hubiese necesidad de abrir una información sobre los supuestos errores en él contenidos.

Según Caboto, no estaban colocadas en su verdadero sitio las islas Deseada, Guadalupe, Marigalante, Santas, Dominica, Monserrate, Redonda, las Nieves, San Cristóbal, Eustasia, Saba, Las Vírgenes, Pasaje y Santa Cruz, pertenecientes al grupo de islas que desde Puerto Rico a la península de Paria, cierran, en forma de arco, el límite oriental del mar de las Antillas.

En las grandes Antillas señala los siguientes defectos: En el de Puerto Rico, que no estaba en derrota ni en su parte Norte, ni en su parte Sur, ni bien determinados en ellas Puerto Rico y el Aguada, y

las puntas del Aguada y San Germán. La isla de la Mona, cerca de sus costas y casi en el punto medio del canal de la Mona, tampoco estaba bien situado.

En la Española, dividida hoy en Haití y Santo Domingo, señala defectos en su parte Norte, en la colocación de la isla de Guanabo, frente al actual Puerto Príncipe, en el cabo Tiburón y en todo el territorio comprendido entre Santo Domingo y el cabo Cebú.

En la de Jamáica, todo está errado. En la isla de Cuba señala los principales defectos en todo el término comprendido entre Matanzas, en su parte septentrional, hasta el cabo Corrientes, en su parte Sur. No estaban bien ni este cabo, ni el que está situado más al Norte, que es el del Tiburón. Respecto de la isla de Pinos, no estaba bien señalada su forma y además no estaba a la debida distancia de la isla de Cuba.

Señala Caboto otros errores en las islas y tierra firme del mar de las Antillas y en la parte Sur del arco de las pequeñas Antillas.

Las islas de las Perlas, en el Golfo de Panamá, se encontraban equivocadas en su colocación, lo mismo que las africanas de Cabo Verde. Las costas mediterráneas, situadas al Este del estrecho de Gibraltar, tenían grandísimos defectos en la localización de todos sus accidentes geográficos, sucediendo lo mismo con los de las costas de Portugal, Galicia, Vizcaya, Bretaña, canal de Flandes, Inglaterra, Irlanda y Escocia.

Sancho Gutiérrez señala casi los mismos errores que Caboto. Alonso de Chaves, por el contrario, afirma que no tiene el Patrón Real errores de tal naturaleza que puedan ocasionar daños a los que por él se guían, y que de su perfección responden las personalidades que tomaron parte en su confección. Además, se han introducido en él todas las enmiendas posibles, nacidas unas de yerros notados, y otras de nuevos descubrimientos verificados. Jerónimo de Chaves, opina casi lo mismo que Alonso de Chaves.

Los que defienden al Patrón Real, han usado dos argumentos: uno, el de las autoridades que intervinieron en su fábrica; otro, el que se tuvieran presentes los datos apuntados por los pilotos que hacían la carrera de las Indias.

El lector que tenga paciencia para leer la parte documental, se convencerá de lo que afirmamos.

Es un argumento el primero muy usado en todos los tiempos. Es así que en una obra han intervenido todas las notabilidades, luego la obra es perfecta. Lo primero que había que discutir es que si las

tales notabilidades, son nominales o reales. Si son reales, el argumento es de fuerza, porque lógicamente hay que suponer que lo por ellos hecho ha de estar bien. Si nominales, varía la conclusión, porque si es obra de medianías, o de personas mediocres, siempre habrá el temor de que no esté perfecta.

Por encima de estas dos conclusiones hay una tercera. Podrán ser notabilidades todas las que intervengan en la obra, pero no por esto se ha de deducir que no haya otras notabilidades que entiendan en el asunto, y que no hayan sido llamadas para que presten la aportación de sus conocimientos. Estas tendrán la suficiente autoridad para discutir la labor realizada y aun para señalar sus errores.

Pero si a todo esto añadimos que las notabilidades no están de acuerdo en la apreciación de la obra a ellas encomendada, entonces el argumento será de menos fuerza y no podrá convencer a nadie. Es lo que pasa en el asunto del Patrón Real.

Respecto al otro argumento, el de las experiencias de los peritos o de los prácticos en el asunto, ocurre lo mismo. Lo primero a dilucidar es si son en verdad peritos y hombres capaces de leer en la realidad, lo que ésta es. La fuerza de este argumento queda destruída con la opinión de Francisco Falero. Dice así: «lo primero por que los unos sin saber alturas descubrieron por derrotas y por ellas situaron lo que descubrieron y las derrotas que ellos ponian eran falsas como se lleva a otros que sabian alturas situaron por ellas no sabiendo usar della precisamente como se requiere como parecio al tiempo que hizimos el patron general para cuiu fabrica se ajustaron los dichos y alturas de todos los pilotos ala sazón usavan esta navegacion que jamas hallamos conformidad en las alturas que davan de su esperiencia».—Archivo de Indias. Justicia. Distrito de la Audiencia de la Contratación. 52-5-4/25.

En este caso, los peritos y prácticos no eran tales cosas, y el haber tomado por bueno lo que dijeron, contribuyó a los muchos errores que tuvo el Patrón Real.

Cuando tocaba a su fin el siglo XVI, en el que el pueblo español agotó sus energías en un máximo esfuerzo que le hizo dueño del mundo, llegó a Sevilla Andrés García de Céspedes, que el 13 de Noviembre de 1596 tomó posesión del cargo de Piloto Mayor, en virtud de cédula de 27 de Marzo del mismo año.

Se le encargó hiciese una *carta universal* y con arreglo a ella seis patrones, que fueron los siguientes: el primero de las Indias y costas de España, Francia, Inglaterra y partes septentrionales de Europa,

tierra del Labrador y Nueva España hasta el Perú; el segundo desde Cabo Verde hacia el Sur, conteniendo las costas africanas hasta el Cabo de Buena Esperanza y las costas del Brasil; el tercero, desde el estrecho de Magallanes hacia el Norte, entendiendo todo el mar del Sur y las costas del Perú, hasta Nueva España; el cuarto, la navegación de las costas de Nueva España e islas Filipinas; el quinto, desde España hasta el cabo de Buena Esperanza, y las costas del mar Mediterráneo hasta el fin del mar Engino por el Norte, y por el Sur, el mar Bermejo; el sexto, desde el Cabo de Guardafuí, hacia levante, conteniendo las Indias orientales, cabo Camorín, Malaca, costas de la China, Filipinas, Molucas y el Japón.

Terminando con esto lo que se refiere a la confección del Patrón Real y la enumeración de los esfuerzos que se verificaron para que la obra resultara lo más beneficiosa posible para la navegación, vamos a la demostración de lo que ya antes hemos afirmado respecto a su utilidad por ser matriz, el modelo de las cartas de marear.

Hemos ya mencionado las Ordenanzas hechas por el Obispo de Lugo D. Juan Suárez de Carbajal. Pues bien, en la que lleva el número 62 dice lo siguiente:

«Otrosi por quanto visytando la dha casa dela contratacion halle que los pilotos y marineros y maestros usauan enla navegacion de las indias de cartas de marear sacadas de diversos *patrones* en que abía muchas cosas diferentes e contrarias hize juntar al *piloto mayor* y *cosmografo* de S. M. e otras personas espertas enla cosmografia enavegacion los quales vistos muchos *patrones* e cartas de marear e dichos de autores e pilotos antiguos emodernos e comunicando algunas conpilotos que al presente navegan con mucho acuerdo estudios e deliberacion hizieron un *patron general* de plano e asentaron en un libro las yslas, baias, e puertos e baxos e forma de ellos con los grados e distancias, hordeno emando que de aqui adelante el dicho *patron* e libro este enla dicha casa en poder delos dichos oficiales e que los *cosmografos* de S. M. entretanto e hasta que S. M. otra cosa mande las cartas que hizieren sea por el dicho *patrón* yno de otra manera e que de aquellas no de otras se use e que el *cosmografo* de S. M. que de otra manera lo hiziese incurra en pena de cinquenta mill maravedis e de suspension del oficio por voluntad de S. M.»

Por la ordenanza 127 del Consejo de las Indias se «manda que las cartas de marear se hagan conforme al *patron* el cual sera modificado por las relaciones que los *pilotos* hubieran traído de las islas, puertos, vaxos y otras cosas que nuevamente se hubieran visto».

Las ordenanzas 62 de Carbajal y 127 del Consejo, nos llevan a otros puntos íntimamente ligados con el Patrón Real, como son el libro en que se inscribían todo lo que figuraba en aquél y la manera cómo los marinos debían de tomar nota de sus derroteros, con el fin de que a la vuelta de sus expediciones diesen cuenta a los oficiales de la Casa de la Contratación de las novedades encontradas, accidentes geográficos que habían podido precisar, yerros en las cartas de marear y patrón general encontrados al ponerlos en parangón con la realidad, todo con objeto de llevar esta nueva aportación de conocimientos al libro sancionado, al Patrón Real y a las cartas de marear.

De esto se deduce que la labor cartográfica no cesaba un momento, y que todo estaba ordenado de modo que siempre el más nimio y poco interesante descubrimiento geográfico, no dejara de anotarse.

Sobre este asunto, como sobre todos los que son objeto de estudios de esta obra, abundan las Reales cédulas reglamentándolo, y también para hacer una mera ordenación cronológica de las mismas nos tenemos que remontar a las ya tantas veces citadas nombrando Piloto Mayor a Américo Vespucio.

Se manda en esta cédula lo siguiente: «Asimismo mandamos a todos los pilotos de nuestros reinos y señorios que de aqui adelante fueran a las dichas nuestras tierras de las Indias, descubiertas o por descubrir, que hallando nuevas tierras e islas, o bajos o nuevos puertos o cualquier otra cosa que sea digna de ponella en el dicho patron real que en viniendo a Castilla vayan a dar su relacion a vos, el dicho piloto mayor, e a los oficiales de la Casa de la Contratacion de Sevilla, porque todo se asiente en un lugar en el dicho patron real, a fin de que los navegantes sean mas cabtos y enseñados en la navegacion».

Por la ordenanza 12 del Consejo Real de las Indias y la ley VIII, título II, libro IV de la Recopilación de las leyes de Indias, se mandaba:

«Los pilotos y marineros vayan echando sus puntos, y mirando muy bien las derrotas, corrientes, aguajes, vientos, crecientes y aguas que en ella hubiere, y los tiempos del año, y con la sonda en la mano noten los bajos y arrecifes que hallaren descubiertos, y debajo del agua; las tierras, islas, rios, puertos, ensenadas, ancones y bahias y en el libro que para esto cada navio llevare lo asiente todo, con sus alturas y puntos, consultandose los unos navios con los otros, las mas veces que pudieren, y el tiempo diere lugar, para que si diere alguna

diferencia se puedan concordar y averiguar lo más cierto, o dejarlo como lo hubiesen primero escrito».

Por una Real cédula dada por Felipe II el 22 de Febrero de 1575, y cuyo espíritu recoge la ley XXVII, título XXIV, libro IX de la Recopilación, se manda: «Que los pilotos y maestros hagan diarios de su viaje, asentando los días que salieren y entraren en los puertos, derrotas y rumbos por donde navegaren cada día, los vientos de mar y tierra que llevaren, las calmas, tempestades y huracanes que sobreviniesen, rocales, arrecifes, bajos, escollos y topaderos ... & señas entradas, bordo, suelo, capacidad.... agua, leña, de los puertos.»

En unas instrucciones a los maestros sobre el orden que habían de tener en la navegación, se les manda por la instrucción XI, lo siguiente:

«Otrosi mandamos que el piloto que fuere en el dicho navio que en cada puerto que tomare tierra o que apostare tomela altura del sol antel escrivano y le traiga por testimonio antelos dichos oficiales y asi mismo los baxos e yslas que descubrieren que no estan en las cartas y lo entreguen a los dichos oficiales todo lo que dicho es y cada una cosa y parte dello todos los que fueren y vinieren a las dichas yndias han de guardar y cumplir ante todo y por todo como dicho es y en estos capitulos se contiene certificandoles que lo contrario haciendo syno çedera contra ellos y contra sus bienes executando las penas en los capitulos contenidas y en las ordenanças de la dicha casa y mandamos que estas ordenanças lleve cada uno de los maestros conforme a esta ynstruçion y que lo notifiquen a todos los que fueren en las dichas nsos para ninguno pueda pretender ygnorancia».—Archivo de Indias. Patronato. Real Armada Papeles sobre el buen gobierno de las Reales Armadas. Años 1581 a 1647. 2-5 2/5.

Visto el procedimiento que se seguía para la notación de todo lo observado en las navegaciones, nos vamos a ocupar seguidamente del que se usaba para que los resultados de las experiencias se archivasen y pasasen al Patrón Real y sirviesen a las generaciones posteriores.

Por la ordenanza 63, de las hechas por el Obispo de Lugo, se manda: «Item que de aqui adelante los oficiales de S. M. al principio de cada un año hagan juntar en cada un año los dichos *piloto mayor e cosmografo* e otras personas scientes en el arte de la cosmografía y expertas en la navegacion e vean las relaciones que los pilotos obieren traydo de las yslas e puertos e baxos e otras cosas que nueva mente obiere visto e si hallare que ay alguna cosa que se deva enmen-

dar o añadir lo que se ofriere en el dicho libro y si alguna se ofreciere en el año que sea tan importante que se deva proveer luego sin esperar al dicho día que en tal caso los dichos oficiales hagan jurar luego a los susodichos y provean lo que pareciere ser conveniente e necesario».

Por último, en la ley III, libro II, título XII de la Recopilación, se manda: «...el cosmógrafo recopile derrotas de las Indias, informándose de lo que a su oficio tocare...»

De esta manera, el Patrón Real fué la obra de todos los que se dedicaron a la navegación. Unos, los técnicos, echaron las primeras bases, recopilaron las primeras noticias, redujeron a la unidad todos los trabajos cartográficos, haciendo un Patrón que sirviera de modelo a todos; los otros, los navegantes, aportaron sus conocimientos reales de las cosas, e indicaron los lugares donde lo práctico se chocaba con lo teórico, y marcaron en sus diarios, los futuros derroteros, con sus escollos, con sus bajos, con las costas donde las embarcaciones pudieran refugiarse en los días de tempestad y de las que había que huir, tan pronto las primeras nubecillas y el vuelo de los pájaros marítimos la anunciaban, porque más que lugares de refugio, eran mansiones tan terribles como la misma tempestad.

Se equivocaron en las localizaciones geográficas los técnicos, los hombres dedicados a los estudios superiores de Cosmografía; no supieron precisar bien sus observaciones los pilotos de las naves, pero no por esto cundió el desmayo, sino que por el contrario, la obra se continuó con el mismo tesón, se enmendaron los errores en el Patrón Real, se les dió a los pilotos una instrucción técnica que fuera la antorcha que iluminara sus conocimientos prácticos, y al finalizar el siglo XVI, el de los grandes Pilotos Mayores, la obra estaba casi perfecta, constituyendo el mayor timbre de gloria para la Casa de la Contratación de Sevilla.

Capítulo VII

Cartas de marear e instrumentos para la navegación

Respecto a las primeras, conocen ya algo los lectores, porque a ellas nos hemos referido al ocuparnos del Patrón Real. De ellas se servían los pilotos en sus navegaciones, y en su principio fueron tan diferentes que motivaron la confección del Patrón que les sirviera de modelo, para que así obedecieran todas a un mismo plan.

En este asunto, mejor dicho, en este intento ordenador, como en el del Patrón Real perfecto, hubo necesidad de marchar al paso, porque no tan fácilmente se termina con esos estados del conocimiento, que convencen a muchos porque habituados a su práctica o raciocinio mecánico, a fuerza de repetirlos, no se han parado a pensar sobre sus fundamentos científicos o filosóficos, y además porque crean también sus intereses económicos que hay necesidad de destruir.

Los convencidos de una doctrina y los que tienen intereses ligados a ella, son los más acérrimos defensores de la misma, poniendo así, su error o su egoísmo, un fuerte valladar al progreso.

Los intereses nacionales íntimamente aunados a la suerte de las expediciones, sirvieron de acicate a los directores de la causa pública, para que terminaran con este estado peligroso en el que cualquiera se creía con conocimientos suficientes para hacer las cartas de marear. Para dar unidad a los trabajos se formó el Patrón Real, y para que ello fuera obra de peritos, se creó en la Casa de la Contratación el cargo de Cosmógrafo.

Entre éstos surge la competencia, y discuten entre sí los procedimientos que siguen en la fábrica de los mismos, y de estos encuentros de intereses y chocar de pasiones, saca el legislador consecuencias saludables para mejorar las cartas, poniendo trabas a los que querían vender las malas, y procurando evitar también que el Piloto Mayor, valiéndose de su alta autoridad, hiciera competencia a los otros, imponiendo las suyas.

Las polémicas y los pleitos entre Diego Gutiérrez y Pedro de Medina y Alonso de Chaves, por una parte, y las que tuvieron lugar entre Rodrigo Zamorano y Villaroel, por otra, no son nada más que luchas egoístas, por las competencias que se hacían en el mercado, pero que sirvieron de estímulo a los legisladores para terminar con muchos abusos, que siempre redundaban en perjuicios y daños para los que se dedicaban a las expediciones marítimas.

Estas contiendas van mezcladas con las de los instrumentos que servían para la navegación, ya que los que hacían las primeras, por regla general, fabricaban a los segundos, por la relación estrecha que entre aquélla y éstos existía.

Andrés García de Céspedes definía así estos útiles para la navegación:

La *carta* enseña a los marinos la disposición que tienen entre sí los puertos, islas, bajos, bancos y otros inconvenientes. La *aguja*, cómo han de guardar los caminos que están descritos en las cartas. El

astrolabio les sirve para conocer la altura del polo, que es lo mismo, que lo que están apartados de la equinoccial. La *ballestilla*, para la altura del sol, siendo de noche.

A pesar de estar mandado por Real cédula de 15 de Junio de 1513 (publicada por Toribio Medina en su obra intitulada *El veneciano Sebastián Caboto*, págs. 106-107), y por la ordenanza 127, que las cartas se hicieran conformes al Patrón Real, por el tercero y cuarto decenio del siglo XVI, se motivan disputas y pleitos sobre ese asunto por haber quien, no obstante esto, las fabricaba de un modo distinto.

La contienda tomó otros rumbos, en los cuales se quiso por unos hacer triunfar el estrecho criterio legalista, y por otros, un principio de libertad, limitado solamente por la bondad de la obra realizada.

Pretendían los primeros que en la confección de las cartas de marear, se cumpliera estrictamente lo mandado, esto es, que se hicieran conformes al Patrón Real, puesto que, o consideraban que éste era perfecto, o pedían que si tenía errores, éstos se modificaran para que lo ordenado pudiera tener cumplimiento.

Decían los segundos que las cartas de marear no se podían hacer conformes al Patrón, porque hacerlas así era llevar a ellas los mismos errores, las mismas faltas que éste tenía. Consideraban que lo mandado por las Ordenanzas y Reales cédulas, era arbitrario, que de cumplirlo se derivarían graves daños para las expediciones, y se negaban rotundamente a hacerlo.

El asunto tomó más graves caracteres cuando el Piloto Mayor, que era el encargado de cumplir y hacer cumplir lo legislado, tampoco lo hizo, alegando que como el Patrón Real estaba imperfecto y las cartas que conforme a él se hacían eran falsas, aprobaba las que a él no se atenían.

La polémica tomó aspecto científico, porque ya no se discutió la conformidad o disconformidad de las cartas conformes al Patrón Real, sino los procedimientos que se usaban en su fábrica, como el hacerlas con dos graduaciones, salvando en ellas las variaciones de la aguja de marear.

En resumen, la contienda económica y científica a la vez, porque se discutían principios de Cosmografía, se redujo a esto: que si las cartas que fabricaba Diego Gutiérrez debían ser conformes al Patrón Real, y si las que hacía con dos graduaciones eran perfectas o falsas, y útiles o inútiles para la navegación.

Las denuncias de Pedro Medina contra las cartas de marear e

instrumentos para la navegación, de Diego Gutiérrez, motivaron todas las cuestiones que hemos bosquejado en párrafos anteriores. Estas polémicas, además de la importancia que tienen por la influencia decisiva que ejercieron en la legislación ordenadora de estos asuntos, no la tienen menos bajo el punto de vista científico, porque ponen de manifiesto el estado de los conocimientos geográficos y cosmográficos de aquella época.

Notabilísimos son los pareceres que se exponen por hombres de la valía de Sebastián Caboto, Alonso de Chaves, Pedro Medina, Diego Gutiérrez, Francisco Falero, Pedro Mexía, Diego Sánchez Colchero, Hernando Blas, pero ninguno de ellos llega a la vibrante nota, a la verdadera catilinaria de Jerónimo de Chaves contra los procedimientos que usaba Diego Gutiérrez en la fabricación de las cartas de marear.

Si Alonso de Chaves parece ser en la exposición de su opinión un buen polemista, hombre muy entendido en las cuestiones de Cosmografía y hasta filósofo en algunos momentos, que no teme el uso de los sofismas; si Sancho Gutiérrez demuestra la serenidad de su razón, colocándose en el punto medio de hacer concordar lo científico con lo práctico, sin desdeñar las ventajas que aquél y éste pueden reportar cuando actúan solos y sin concordancia; el bachiller Jerónimo de Chaves da la sensación de polemista apasionado por el conocimiento científico que cree cierto, y que no admite otro que pueda significar la más mínima rectificación del mismo, aunque sea para colocarlo al alcance de los que por no tener cultura suficiente, no podían obtener de él ninguna ventaja.

Las denuncias de Pedro de Medina se refieren unas a las cartas de marear e instrumentos de la navegación fabricados por Diego Gutiérrez; y otras, a los conocimientos que éste y Sebastián Caboto tenían sobre la materia, y que constituyen un verdadero ataque personal, a través del cual se vislumbran odios personales, derivados sin duda de antagonismos económicos.

Distingue entre las cartas de una sola y dos graduaciones: respecto a las primeras, afirmó que eran conformes al Patrón Real, y de las segundas, que no lo eran. Que estaban mal fabricadas las agujas por no estar en su punto y los regimientos y por tener errores desde 3 hasta 6 grados.

Que ni Diego Gutiérrez sabe la declinación del sol y la fábrica de los instrumentos, ni Caboto tampoco, debiendo ser por tanto acom-

pañados de Cosmógrafos cuando tengan que dictaminar sobre la bondad de los mismos.

Dice a Diego Gutiérrez que no osará afirmar que en la época del descubrimiento del Plata y el estrecho de Magallanes, hacía las cartas de marear, porque estaban encargados por S. M. para hacerlas Nuño García y Diego Ribero.

Y que Caboto, al recomendar como buenas las cartas de Diego Gutiérrez, ha llenado de errores las inteligencias de pilotos y navegantes.

Diego Gutiérrez afirmó que en un principio hizo las cartas conforme al Patrón Real, pero como nadie se las compraba por los muchos errores que tenían, dejó de hacerlo así, haciéndolas por tanto diferentes. Cuando el Ldo. Carbajal mandó al Piloto Mayor que sólo firmase las que estuviesen conformes al Patrón, las hizo otra vez así, pero como se encontró con el mismo caso que la vez primera, las volvió a fabricar de distinto modo, y que convencido el Piloto Mayor de la bondad de estas últimas, se las aprobaba. Las conformes al Patrón eran de una sola graduación, y las distintas de dos. Que sus cartas son mejores que las de Medina, lo demuestra el que las suyas se vendan y las de éste no; es más, se le prohibió que las vendiera por los graves daños que pudiera ocasionar.

Dice que si los marinos se vieran en mares desconocidos, por sus cartas e instrumentos podrían fácilmente orientarse. «...aesto respon-
dio que por las cartas e otros ynstrumentos queyo suelo hazer e hago
anydo muchas armadas desta cibdad a muchas tierras delas yndias
que noestavan descubiertas ansy del mar del sur como deste otro del
mar del norte que les heran ynconytas ylas andescubierto y an nave-
gado por ellas rigiendose por mys cartas y porellas se descubrio el
rio dela plata yel estrecho de magallanes yel peru ytoda la tierra que
esta descubierta enel mar del sur yan ydo a los malucos y anuelto
aespaña por ellas ylas anhallado syempre ciertas y ansy las hallara
qualquier buen piloto y marinero ypor ellas sabra yr por todo el Uni-
verso lo qual nohara por el arte de cosmografia y astrologia».—Archivo de Indias. Justicia. Distrito de la Audiencia de la Contratación. 52-2-4/26, folios 12 a 12 v.º.

Respecto a las agujas dice que si no están en su punto es debido a que llevan ya corregida la variación que experimentan.

Sebastián Caboto justifica la aprobación que dió a las cartas de Diego Gutiérrez que no estaban conformes con el Patrón Real, por-



que éste estaba lleno de errores, y aquéllas eran buenas y útiles para la navegación.

Como se le acusara de que no sabía hacer los instrumentos para la navegación y que esto él mismo lo había confesado a Francisco Falero, dice que lo que dijo a éste fué que no los sabía hacer como los cosmógrafos; pero que los sabe fabricar lo demuestra lo siguiente, que nosotros copiamos por creerlo de grandísimo interés histórico: «y ademas de la aprobacion quesu mag tiene fecha de mi persona y avilidad para ello y de ser notorio y manifiesto atodos los que me co- noçen las esperiencias y arte que dello tengo por quanto mas claro, *pues estando enel rio de la plata quando se quemó la fortaleza queyo allí hize se quemaron las cartas de marear y los regimientos y estrola- bios y todos los otros ynstrumentos dela nabegacion salbanse las agujas quese quedaron en las naos yo hize regimientos y quadrantes con que venimos a castilla ensalvo lo qual no se hiciera sy dello no tuviera in- teligencia*».—Fol. 28 v.º.

Respecto a las cartas de dos graduaciones, son muy corrientes y útiles, porque tienen ya enmendadas las derrotas conforme la varia- ción que experimenta la aguja de marear, variación que no pue- den apreciar los marinos porque no saben cuándo comienza, ni lo que varía por leguas andadas, por lo cual, toda persona que conozca de cosmografía y navegación las tendrá por buenas. Esto es más bien gloria para España, ya que los pilotos de otros países no han sabido alcanzar estas ventajas.

Como se censuró a las cartas de Diego Gutiérrez de tener tres gra- dos de diferencia en la latitud, dijo sobre esto lo que a continuación copiamos: «...que en todo este golfo de las yndias suele hazer y haze aquellos tres grados de alçamientos y esto se tiene por muy bien en- tendido y por causa de esto, como ya estan ciertos que no suele aver decaymiento esta la derrota conforme a quello y por eso aunque en todo el viaje no pudiesen ver sol ni estrella del norte del tiempo que de ella se habian de aprovechar yrian y van muy ciertos y seguros y sin cuydado ni temor a donde quisyesen lo cual no podrian hazer ni açertar por las de una graduacion porque en ellas no ay derrota ni el sol se puede tomar en todo el tiempo para poder aprovechar y querer quitar a los pilotos una cosa tan cierta y tan segura y experimentada es querer destruir la navegacion totalmente y dar causa de que los pilotos no sepan navegar y que caigan en mil errores de que resulta- rian muertes de navegantes y perdimientos de naos».

En otro lugar de la documentación referente a este pleito, **encon-**

tramos lo siguiente: «que ninguna razon tiene el dicho Pedro Mexia enesto por que esto es muy mas segura nabegacion y mas çierta por que con estas cartas pueden yr por derrota yser altura lo qual no podrian hazer por las cartas de una graduacion y muchas veces no pudiendo se aprovechar del sol ny del norte por cabsa de los nublados no sabian en que paraje estaban y sepodrian seguir y seguirian muchos peligros lo qual no puede acontecer a los que navegan por las cartas de dos graduaciones que en qual quyer tiempo con sol y sin sol y sin ver el norte pueden saber muy bien todos los pilotos que navegan alas yndias».—Fol. 28.

A la acusación de que no colocan las tierras en su verdadero sitio, dice que no es cierto, porque la distancia que se hace de una graduación a la otra es solamente para dar la derrota y enmendar el decaimiento de la aguja: «...todo queda en su lugar y altura y derrota porque la distancia que se hace de la una graduacion a la otra es solamente para dar la derrota y para que se quite el decaimiento que hacen las agujas por causa de su variación y no para mas porque *ambas graduaciones en la imaginacion son una sola y se entiende es sola una graduacion y que las tierras van asi tomadas*».

Por último, afirmaba que los ríos Marañón y Plata caen dentro de nuestros dominios en las cartas de dos graduaciones, porque la distancia que se hace de una graduación a la otra es de Norte a Sur, estando en estas cartas la isla de Hierro de las Canarias, de la Deseada en América, a igual distancia que en las de una, no habiendo por tanto ese avance hacia el Oriente de las partes continentales, que hacían adelantar hacia ese punto cardinal, los territorios sometidos a la soberanía portuguesa, pudiendo esto fácilmente comprobarse tomando medidas con un compás, en las dos clases de cartas.

Francisco Falero. Dice que para afirmar que las cartas de Diego Gutiérrez son causas de desastres marítimos, había que probar si los sitios en que éstos ocurrieron estaban en ellas mal localizados, porque en caso contrario, serán debidos a la poca suficiencia de los pilotos.

No se muestra de todo punto partidario de las cartas de dos graduaciones, pero las admite pasando la Deseada. Para él, desde luego, las mejores son las de una sola graduación, por ser así las que él y su hijo usaron, y lo mismo que ellos, Magallanes, Vespucio y Nuño García, y las que se fabrican en Portugal.

Francisco Falero, que sentía ya el problema de la representación de la esfera en un plano, se ocupa del problema de las proyecciones,

y admite *a priori* que es imposible hacer cartas perfectas, porque éstas alteran las longitudes geográficas. Vió, desde luego, que las proyecciones exagónicas exageran las distancias en la longitud a medida que nos vamos apartando del ecuador. Para él el problema no tenía solución, y por eso acepta lo menos malo en cada caso, decidiéndose por una solución ecléctica en el pleito planteado: «quanto es aponerse remedio como las cartas sean ciertas y verdaderas diguo que ni se puede dar ni lo ay entodo lo que alcança cosmografia y matematica y la razon es que por todo el universo mar y tierra sus paralelos sontan diferentes en longitud que paralelo mayor que es la equinocial ay seis mil leguas en toda la redonda y todos los otros desde este asta el polo contal proporcion se van dis minuyendo en longitud que van aparar enel polo sin longitud ninguna y las cartas por donde navegan son hechas en quacion y plano por lo cual sus paralelos todos tienen ygual longitud a cuia causa el paralelo mas cercano al polo que avra de ser menor tambien tiene seis mil leguas delongitud como la equinocial».

La exposición de Falero no fué solamente de crítica negativa, sino que se extiende en largos consejos, para que se tome nota detallada de todas las observaciones hechas en los viajes, que se usen buenos instrumentos para poder precisar bien lo que la aguja nordestea o noruestea en cada meridiano, terminando con el siguiente, que copiamos literalmente por creerlo de importancia:

«y porque siendo esta navegacion cosa tan ymportante alservicio de dios y de su mag yal bien comun y que esta enterminos que no parece posible perderse como entiempo antiguo en otras acaecio antes por muchas razones suficientes sera eterna con la duracion del mundo seria cosa grande y muy provechosa diera gran memoria si su mag de hecho para este solo fin de verificarse todo lo dicho mandase proveer una nao y que fuese uno de los cosmografos de su mag yuno de los mas experimentados pilotos y un maestre hazer las diligencias dichas con otras que se especificarian a la sazón y de mas del fruto que esta dicho resultaria otros muy grandes provechos y se escusarian muchas perdidas de gentes y haciendas y naos y tiempo y seria cosa loada por los presente y porvenir».

Alonso de Chaves. Dijo que las cartas que hacen Diego Gutiérrez y su hijo con dos graduaciones destruyen y falsean la astrología, geometría y cosmografía, porque colocan varias equinociales y polos y si lo hacen como afirman para corregir el decaimiento de la aguja, lo hacen muy mal, porque es querer enmendar un error con otro

error. Que si los marinos hacen con esas cartas sin obstáculos sus navegaciones, es porque saben los derroteros, y lo mismo lo harían sin ellas y los instrumentos de Diego Gutiérrez, porque las reglas que usan no se conforman con la realidad. Además, por estos procedimientos de las dos graduaciones se deforma la figura de la tierra, hasta el punto que nada está colocado en su sitio. Colocando la *De-seada* y las islas que la rodean más de setenta leguas al N. de lo que deben estar, necesariamente habían de subir las tierras más septentrionales, y así los *Bacalaos* se encuentran a 52 grados en vez de 48. Lo mismo sucede con las tierras de *Sur*, porque el río de la Plata que está a 33 grados queda en 31, y el estrecho de Magallanes que está a 52 en 48. El río Marañón, que está a más de 2 grados de la equinoccial, lo coloca en la misma equinoccial, y de aquí la necesidad de alargar el trayecto de costa comprendido entre este río y la que está frente a la Trinidad, porque de no hacerlo así, no quedarían en su verdadera distancia Cabo Verde y el Brasil. Para él, los que usan estas cartas no son hombres de ciencia.

A los instrumentos para la navegación tampoco los considera perfectos.

Para poner remedio a este estado de cosas, pide se enseñe Cosmografía en la Casa de la Contratación.

Pedro Mexía. Considera las cartas de Diego Gutiérrez como malas, por no estar con arreglo al Patrón Real y tener dos graduaciones y alturas, que motivan que en vez de una equinoccial tengan dos, sucediendo lo mismo con todos los trópicos y paralelos, teniendo los marinos necesidad, para hacer sus cálculos, de imaginar cuatro polos y diversos meridianos, todo lo cual es causa de que las tierras no estén colocadas en su verdadero sitio. Además causan gran daño a los intereses de España, porque haciendo avanzar por sus graduaciones las costas más de 190 leguas al Este, resulta que las conquistas españolas en los ríos Marañón y Plata, están dentro de los límites de Portugal, y aunque en verdad esto no suceda, porque esa colocación es arbitraria, siempre cualquiera reclamación sobre dominios por parte de Portugal, pudiera basarse en ellas, ya que llevan la aprobación del Estado español. Contribuye también a que sean malas estas cartas el que en ellas se hacen subir tres grados y medio todas las tierras, acortándose la distancia entre las islas de Cabo Verde y el cabo San Agustín.

Aconseja que las cartas se hagan con una sola altura, ya que siempre se han usado así, descubriéndose por ellas las Indias. Que se

debe hacer un regimiento y tabla de declinación del Sol, que sirvan de Patrón. Considera como buenas las ballestillas y astrolabios de Diego Gutiérrez, aunque dice que no las entiende y se valga de patrón. Pide que los instrumentos para la navegación sean examinados por el Piloto Mayor y sus cosmógrafos.

Hernando Rodríguez, piloto, dice que las cartas e instrumentos de Diego Gutiérrez son buenas y que por ellas van y vienen los pilotos de las Indias, sin obstáculo de ninguna clase. Respecto a los límites entre los dominios españoles y portugueses en América, afirma que nada pierde España en estas cartas.

Jerónimo Rodríguez, Diego Sánchez Colchero el Viejo, Hernando Blas, Alonso Pérez, Hernán Rodríguez, pilotos, consideran que las cartas de dos graduaciones de Diego Gutiérrez son muy buenas y exactas, y muy útiles para los navegantes, y que no conociendo los pilotos las de una graduación, sufrirían graves perjuicios si las usaran.

Que si el descubrimiento se hizo por cartas de una sola graduación, no es menos cierto que no las entendieran los navegantes, y por eso muchas veces se extraviaban. Que las cartas de dos graduaciones están hechas conforme al abatimiento que la aguja sufre al noroeste.

Por todas estas razones, opinan que se deben seguir usando las cartas de dos graduaciones, prácticas y enmendadas por ellos, para la navegación y para la fijación de límites entre las posesiones de España y Portugal en América, de otras que están ya hechas o se encarguen de hacer los cosmógrafos.

A los instrumentos de Diego Gutiérrez también los consideraban útiles y buenos.

Diego Sánchez Colchero. Considera que las cartas de dos graduaciones son más provechosas que las de una sola, que se hacen conforme al Patrón General, porque en ellas está indicado todo aquello que no puedan señalar exactamente las agujas, y además porque los pilotos están acostumbrados a ellas.

Respecto a las demarcaciones entre las tierras de España y Portugal, que están bien y sin perjuicio ninguno para la primera.

Sancho Gutiérrez dice que las cartas de dos graduaciones suplen muy bien el noreste de las agujas, pero una vez enmendados los errores del Patrón Real, debían usarse las de una sola. A los instrumentos fabricados por el mismo, los considera buenos y sin errores.

Jerónimo de Chaves. Su informe lo publicamos íntegro en esta

parte, porque de hacer un extracto del mismo, se perdería casi todo el vigor de la crítica dura que hace de la labor de Diego Gutiérrez:

†

Muy magnificos señores.

El bachiller geronimo de chaues digo que vuestras mercedes me mandaron por virtud de una cedula del principe nuestro señor de la cual me avisaron que como hombre que entendia las artes liberales mayormente las matemathicas y arte de cosmographia diese mi parecer y declaracion por escrito firmado de mi nombre todos y cualesquiera defectos que supiese o hubiese visto en el patron general de la navegacion que esta en esta casa de la contratacion de las yndias y asi mismo en todos los ynstrumentos e otras cartas con que muchos pilotos navegan en las yndias occidentales del mar oceano e yo en cumplimiento del mando de vuestras mercedes doy el presente parecer en la forma y manera siguiente.

Primeramente en lo que toca al patron que esta en esta casa digo que yo lo tengo visto muchas veces y a mi parecer en quanto a lo que yo alcanço en el arte de cosmografia y astrologia el esta bueno y cierto y yo no he visto en el error alguno que fuese notable y causase algun perjuicio y confusion en estas dos ciencias antes todas las cartas que yo he visto hechas por diego gutierrez las cuales son firmadas y a probadas por el piloto mayor por no estar conforme al dicho patron he hallado e visto en ellas no solo falsedades y confusiones pero hasta muchas quimeras y falsas ficciones e implicaciones de contradiccion porque veo que todas las yndias occidentales son sacadas de la postura e lugar do dios las crio. Considero asi mismo y noto en las tales cartas que si la cosmografia tiene verdad es por las partes de geometria y astrologia de que ella esta compuesta y en estas dos cartas veo estas dos tan supremas artes aniquiladas y falsadas ca los astrologos establecen una equinocial en estas cartas y veo pintadas dos y necesariamente muchas y hay dos trópicos en estas cartas veo quatro i hay dos polos establecidos por los astrologos y cosmographos por estas cartas facilmente se concluye hauer infinitos si hay paralellos en estas cartas yo no veo sino arcos de espiras imperfectes veo que Phtolomeo y todos los verdaderos cosmografos asi antiguos como modernos y principalmente todos los astrologos suponen y establecen circulos y meridianos todos iguales los cuales se intercetan entre los dos polos del mundo en estas cartas he notado los meridianos ser unos mayores que otros ye stos començar a fene-

cer en diversos puntos y fines vea así mismo que la cosa de que tienen mayor necesidad los astrologos y cosmógrafos es de la longitud segura muy fácilmente se vea por las tablas del Ilustrísimo Rey don Alfonso y por Ptolomeo en toda su cosmografía y astrología la qual longitud en estas cartas veo y considero ser falsada y estar tan confusa que el mismo que esta quimera fingió y el que la aprobó todas las veces que les fuere demandadas ellos serán confundidos con sus propias armas y no sabrán absolver y desenmarañar las objeciones que le fueren puestas en sus propias cartas que ellos aprueban y dar por buenas por que las propias cartas serán cuchillos con que ellos mismos se deguelen: tengo también por muy cierto y solo por ciencia verdadera que no hay tierra en el mundo fuera de la equinocial que no tenga latitud alguna en estas cartas veo (roto) no solamente tierra pero aun tierras que son fuera de la equinocial (roto) de latitud lo qual pareciera muy manifiestamente por aquellas que estuvieren entre las dos equinociales que Diego Gutierrez pinta en el qual sitio de (roto) // 169 v.º // o de mar el mismo fabricante de las tales cartas y prevaricador de la ciencia y arte de cosmografía no sabrá decir que latitud tenga y para qual parte o necesariamente habra de conceder la equinocial ser una superficie como un zodiaco la qual contenga en latitud tres grados y mas y esto el mismo terna vergüenza y empacho de afirmarlo y decirlo por todo lo qual demas y aliende de otros muchos errores y confusiones que en las tales cartas se pueden traer y señalar ca un inconveniente dado necesariamente como dice Aristoteles que han deseguir otros muchos Vuestras Mercedes no deben consentir ni permitan que las tales cartas se fabriquen y hagan por el dicho Diego Gutierrez si no fueren conformes al patron original que esta en esta casa segun que su Magestad lo tiene mandado.

(1) Y si el dicho Gutierrez y el piloto mayor dicen que si las cartas se hacen conformes al patron original y ciertas y verdadera arte y ciencia de la cosmografía como se deben hacer que se perderian las naos que van en Indias ellos se engañan y bien parece que son hombres que no solamente carecen del arte pero aun de los principios de ella por que el arte y la ciencia no pueden faltar como la una sea auida por demostracion y la otra por experiencia quanto mas que vuestras mercedes hallaran todos los pilotos viejos y expertos en la navegacion auerse regido y nauegado en este camino de Indias por una sola graduacion y hauerse hallado muy bien con ella.

(2) Y si algunos pilotos nouicios en el arte y de poca experiencia

dicen que no sabran nauegar por las cartas que fueren fechas conformes al patron original la culpa de ello tiene el piloto mayor por hauer examinado ahora hombres ynsuficientes y que carecian del arte como quiera que se hallaran ellos muchos que no saben leer y por dicho de estos tales no se hauia de falsear el arte y el sciencia la cual por hombres tan doctos fue esperimentada y hallada y por muy cierta aprobada y asi veran Vuestras Mercedes que ningun hombre sabio ha fingido ni tenido tal error y confusion ni por la parte del dicho diego gutierrez y el piloto mayor se hallara hauer hombre sauio que tal sustente ni aprueue lo qual es suficiente argumento por do se concluye sus cartas estar falsas y erradas y no dignas de que Vuestras Mercedes las aprueuen y permitan por que todos los hombres sauios que las vieren no solo se reira del que las hace mas aun de los que las aprueban y consienten.

En lo que toca a los otros instrumentos de la navegacion como los astrolabios agujas cuadrantes regimientos y ballestillas yo los he visto y como (roto) fechos por hombre que carece de los fundamentos que se requieren para la fabrica de ellos no pequeñas faltas en ellos he notado y vistomayormente en los regimientos si es licito que asi se llamen los tales.

Esto es lo que se y declaro con toda aquella verdad que a Vuestras Mercedes soy obligado a decir acerca de este parecer que me mandaron dar en lo tocante a los (roto) mentos de la navegacion en qual firme aqui de mi nombre.

Yeronimus chaues.

(Rubricado.)

(1) (Nota al margen que se copia aqui) —Que declaren quien son los pilotos antiguos que dice que han nauegado por una graduacion.

(2) Que declare particularmente que errores ay en los ynstrumentos.—52.5-4/25.

La cuestión planteada por estos señores era de difícil solución en aquellos tiempos aun para las personas más doctas. Cuando Diego Gutiérrez hizo sus cartas de dos graduaciones, indudablemente creyó hacer un gran favor a los españoles, dándole a los navegantes que hacían la carrera de las Indias la solución de un gran problema. No tenían que pensar, no era necesario que fueran personas entendidas en Cosmografía, porque él en sus cartas señalaba las derrotas teniendo presentes las variaciones que experimenta la brújula en cada lugar de la tierra. Tal vez la historia de la Cartografía tenga que remontar-

se a estas cartas para encontrar el primer atisbo de un mapa de declinaciones. En esto precisamente radicaba la gravedad del paso dado por Diego Gutiérrez y la causa de las acerbas críticas que su obra recibió. Esta no podía ser perfecta de ninguna manera, en primer lugar, por lo difícil de precisar esa declinación, y en segundo lugar, porque al hacer las derrotas teniéndolas presentes, de tal modo que los pilotos buscasen y diesen con las tierras sin el estudio de las variaciones que las agujas sufren en cada sitio, tuvo necesidad de variar todas las localizaciones geográficas. Para ir de A a M., la aguja señala al nordeste en el punto B, al noroeste en el C; en el D, uvas veces hacia el primero, otras hacia el segundo, para seguir así, hasta llegar al fin propuesto. Si no se tiene presente el valor de esas variaciones, es muy posible que en vez de llegar a M se llegue a N. Diego Gutiérrez, colocó las tierras según esas variaciones, de tal modo que los navíos pudieran ir tocando a ellas y llegar a M, sin tener que preocuparse para nada de las variaciones de la aguja, es decir, como si éstas señalasen exactamente la dirección N-S.

Colón fué el primero en España que se dió cuenta de que esto no sucede así. En su diario de navegaciones, y en el primer viaje, leemos: «Lunes 7 de Septiembre. ...tomaron los pilotos el Norte marcandolo, yhallaron que las agujas norvesteaban una gran cuarta, y temian los marineros y estaban penados y no decian de que. Conociolo el Almirante, mando que tornase a marcar el norte en amaneciendo, y hallaron que estaban buenas las agujas: la causa fue porque la estrella parece que hace movimiento y no las agujas».—Navarrete, *Viajes de Colón*, Calpe, pág. 2.^a.

Son por demás curiosas las reflexiones que sobre esta materia hace en la narración de su tercer viaje:

«Cuando yo navegue de España a las Indias falle luego en pasando 100 leguas a Poniente de las Azores grandisimo mudamiento en el cielo e en las estrellas y en la temperancia del aire y en las aguas de la mar, y en esto he tenido mucha diligencia en la experiencia».

«Fallo que de Septentrion en Austro, pasando las dichas 100 leguas de las dichas islas, que luego en las agujas de marear, que fasta entonces nordesteaban, noruestean una cuarta de viento todo entero, y esto es en allegando alli a aquella linea, como quien traspone una cuesta».

«Cuando alli estoy hallo que la estrella del Norte escribe un circulo el cual tiene en el diametro cinco grados, y estando las guardas en el brazo derecho entonces esta la estrella en el mas bajo, y se va

alzando hasta que llega el brazo izquierdo, y entonces esta cinco grados, y de allí se va bajando fasta llegar a volver otra vez el brazo derecho».

«...allegando a estar en derecho con el paralelo que pasa por la Sierra Leona, en fallo tan gran ardor y los rayos del sol tan calientes, que pensaba de quemar y bien que lloviese y el cielo fuese muy turbado».—Id., págs. 281-282.

«Falle allí que en anocheciendo tenia yo la estrella del oriente alta cinco grados, y entonces las guardas estaban encima de la cabeza, y despues a la media noche, fallaba la estrella alta 10°, y en amaneciendo, que las guardas estaban en los pies 15°».

«La suardidad de la mar falle conforme, mas no en la yerba; en esto de la estrella del norte tome grande admiracion, y por esto muchas noches, con mucha diligencia, tornaba yo a reprimir la vista della con el cuadrante, y siempre falle que caia el plomo y hilo a un punto».

«Por cosa nueva tengo yo esto, y podra ser que sera tenida que en poco espacio haya tanta diferencia el cielo».

«Yo siempre lei que el mundo, tierra e agua era esferico, e las autoridades y esperiencias que Tolomeo y todos los otros escribieron de este sitio daban e amostraban para ello asi por eclipses de la luna y otras demostraciones que hacen de Oriente fasta Occidente, como de la elevacion del polo de Septentrion Austro. Agora si tanta disordimidad, como ya dije, y por esto me puse a tener esto del mundo, y falle que no era redondo en la forma que escriben salvo que es de la forma de una pera que sea toda muy redonda, salvo allí donde tiene el pezon, que allí tiene mas alto, o como quien tiene una pelota muy redonda y en un lugar della fuese como una teta de muger allí puesta, y que esta parte deste pezon sea la mas alta o mas propicia al cielo, y sea debajo la linea equinocial, y en esta mar Oceana, en fin del Oriente, adonde acaba toda la tierra e islas, e para estos allego todas las razones sobrescriptas de la raya que pasa al Occidente de las islas de las Azores 100 leguas de Septentrion en Austro, que en pasando de allí al Poniente ya van los navios alzandose hacia el cielo mansamente, y entonces se goza de mas suave temperancia y se muda del aguja de marear por causa de la suavidad desa cuarta de viento, y quanto mas va adelante e alzandose mas nouestra y esta altura causa el desvariar del circulo que escribe la estrella del Norte en las guardas, y quanto mas pasare junto con la equinocial, mas se

subiran en alto y mas diferencia habra en las dichas estrellas y en los circulos della».—Id., págs. 282-283.

«...en manera que alli en derecho donde yo estaba, ques la *Sierra Leona*, adonde se me alzaba la estrella del Norte en anocheciendo cinco grados. .»

«...que cuando yo llegue a la isla de la *Trinidad* adonde la estrella del Norte en anocheciendo tambien se me alzaba cinco grados».

Cuando Colón hizo estas observaciones, planteó el problema que Diego Gutiérrez quiso dar resuelto en sus cartas. Lo curioso del caso, es que Colón al prestar su atención a este fenómeno, la extendiera a otros, y sacara tan curiosas conclusiones de los mismos.

La aguja de marear no señala exactamente la dirección N-S, porque no coinciden los polos geográficos y magnéticos: «Este polo ha sido encontrado por Amundsen, durante su célebre viaje polar de 1903 a 1906, en la tierra del Rey Guillermo, isla situada al S. W. de la península de Boothia; pero dicho polo no es un punto fijo e invariable, sino que cambia dentro de esa pequeña área situada dentro de aquella isla».—H. del Villar (Emilio), *Geografía general*, nota, página 35.

Por esto, el *meridiano magnético* (plano vertical que pasa por el eje de la aguja), forma en el *meridiano astronómico* un ángulo que se llama *declinación*.

Este ángulo, mejor dicho esta *declinación*, puede ser occidental u oriental, según la aguja señale un poco hacia el Oeste o hacia el Este. Esto es el nordestear o noruestear de que nos hablan Colón y los Cosmógrafos que han emitido sus opiniones sobre las cartas de Diego Gutiérrez.

Para orientarse bien con la brújula, hace falta conocer el valor de esa variación o declinación en cada lugar de la tierra, porque en caso contrario, pueden ocurrir extravíos. Esto fué lo que ocurrió a los primeros navegantes que fueron a América, aunque los mismos dieran, las más de las veces, fructíferos resultados por ir a parar a lugares desconocidos.

Pero en verdad, este problema era de difícil solución en aquella época, porque aun en nuestros días, en que hay aparatos para precisar esa declinación, los errores son muy frecuentes, porque a veces ésta varía para un mismo lugar.

Diego Gutiérrez comprendió que no eran los pilotos lo suficientemente cultos para poder en cada momento apreciar la declinación,

y les dió unas cartas en que el valor de ésta para cada lugar de la tierra, era ya calculado de antemano.

Sus detractores no eran partidarios de esto, porque estimaban que los pilotos debían conocer el manejo de la brújula, y para luchar contra su ignorancia, pidieron mayor intensificación en las enseñanzas que recibían. Esta labor, dió los frutos que ya hemos estudiado en otro capítulo.

Por el contrario, los marinos apegados a la rutina pidieron que se siguieran usando las cartas de Diego Gutiérrez, haciendo así confesión de su impotencia, para poder en un momento dado, comprender las variaciones de la aguja de marear.

Pero indudablemente las cartas de Diego Gutiérrez eran de peligroso uso, porque él mismo no pudo precisar matemáticamente y para cada lugar de la tierra, el valor de la declinación. Pero sin embargo, hay que reconocer la bondad de sus intenciones.

El que el Patrón Real contuviera algunos errores, le sirvieron a él y a Sebastián Caboto, para introducir las en el mercado, hasta el punto de llegar a ser las únicas que se usaron. Pero en esto hubo alguna falacia por parte de ambos, porque las de una sola graduación estaban fabricadas conformes al mismo. Tal vez, para conseguir estos resultados, insistieron en considerar el Patrón Real como plagado de errores.

Cuando Colón se fijó en esos cambios del cielo, no llegó a comprender que eran la mejor demostración de la esfericidad de la Tierra, cuya idea, fija en su mente, lo lanzó al descubrimiento de un mundo desconocido.

Por ser la tierra esférica y no llana, a medida que nos vamos apartando de los polos van apareciendo ante nuestra vista nuevas estrellas, nuevas constelaciones. Cuando él se separó de las tierras y mares conocidos y se acercó al Ecuador, tuvo que ver en el cielo otros mundos, que antes no había visto.

En el polo norte, la estrella polar del norte está sobre la cabeza del observador; pero si éste avanza hacia el Sur, la verá cada vez más baja, y al llegar al Ecuador, la observará coincidiendo con el horizonte septentrional.

Colón, partiendo de cálculos equivocados, llega a conclusiones que después han sido admitidas por la ciencia, o le llevaron a realizar los propósitos, los planes, que los mismos le sugirieron. Admitió, con verdadero acierto, la esfericidad de la tierra, pero teniendo presente los cálculos de Martín de Tiro que opinaba que sólo quedaba

por conocer de la misma una tercera parte o sea 120 grados, y considerando con Alfrangan que cada grado equivalía a 86 millas y dos tercios, llegó a la conclusión, que resultaba la ruta de las Indias más cerca por Occidente que por Oriente. Los cálculos eran equivocados; buscó a las Indias y encontró un Nuevo Mundo, en el cual, según las Capitulaciones de Santa Fe, era Almirante, Gobernador y Virrey. En sus viajes, observa fenómenos que no sabe cómo explicarse, pero pensando sobre ellos, deduce que la Tierra no es redonda por completo, es más bien que una naranja, una *pera*. Antes que los resultados del método de *triangulación* del holandés Snellius, aplicados a los estudios geodésicos, y llevados a la práctica por vez primera por su propio autor, midiendo el arco entre Alkmaar y Berg op. Zoom; antes que Picard lo usara en la medida del arco París-Amiens, que Newton expusiera su teoría de la gravitación universal, que trata en nuestros días de destruir Einstein con la suya de la relatividad, que Richer verificara sus observaciones con el péndulo en Cayena, que los Cussini continuaran los trabajos de Picard hasta llegar a Dunquerque y bajar a Perpignan, que la Academia de Ciencias de París, para terminar con los litigios entre Cassinistas y Newtonistas, acordara se midieran dos arcos en latitudes diferentes para ver si en efecto eran de mayor longitud los grados de meridianos cerca del Polo que en el Ecuador, cuyo acuerdo llevaron a efecto los españoles Antonio Ulloa y Jorge Juan en unión de La Condemine y otros franceses, en el Ecuador, y en Laponia, Maupertuis con otros hombres de Ciencia de su país, que Delambre y Mechain midieran el meridiano de Dunquerque a Colliure, y que de todas estas teorías, comprobadas por hechos observados, se sacara la conclusión de que la Tierra no es ni exactamente redonda, ni parecida a una naranja ensanchada por el Ecuador y achatada por los Polos, sino un elipsoide en revolución, esto es, un sólido engendrado por una elipse moviéndose alrededor de un eje pequeño, Colón la había considerado como una pera, acercándose así mucho a la solución que en nuestros días se ha dado a la forma de la Tierra.

Como hemos dicho más arriba, estas polémicas dieron un resultado beneficioso. Habiéndose consultado a la Casa de la Contratación de Sevilla sobre el procedimiento que se debía seguir para que no se usaran en la navegación cartas de marear e instrumentos que tuvieran errores, contestaron los oficiales de la casa al Rey, con fecha 14 de Febrero de 1572, y en vista de la dicha contestación, S. M. dió la Real cédula de 25 del mismo mes y año, que reglamentó de una vez

para siempre, lo que debiera hacer sobre tan importante asunto. Todos los lunes y viernes se reunirían en la audiencia de la Contratación el Piloto Mayor, cosmógrafos y pilotos nombrados al efecto, con el fin de examinar las cartas e instrumentos para la navegación. Respecto a las agujas de marear se ordenaba por la dicha Real cédula, que hallándola en su punto, la pongan una señal de aprobación y que toquen por la piedra imán que tiene Sancho Gutiérrez, que será llevada para esto a la Contratación. Que si en la rosa de las agujas hubiera alguna equivocación, que se recorten porque no admite enmienda. Que los Regimientos que tengan algún error, sean corregidos y después firmados por el Piloto Mayor y pilotos que lo acompañaron al examen. Que los astrolabios que tengan equivocaciones se rompan y lo mismo haga con las cartas de marear, si teniendo errores no han podido ser enmendados y corregidos.

Tanto las cartas de marear como los instrumentos para la navegación que fueron aprobados, llevaron el sello de la Contratación, el cual estaba guardado en un arca con dos llaves, una de las cuales tuvo el Piloto Mayor en su poder, y la otra, un piloto de los que fueron nombrados para formar parte del tribunal encargado del examen y enmienda de los mismos. A continuación copiamos la parte de la Real cédula que se refiere a este asunto y comprueba lo que llevamos dicho:

«Dezis quela orden que en el visitar y sellar las cartas, astrolabios, vallestillas, quadrantes, se hatenido y tiene es que los lunes en la tarde se juntan en essa casa el piloto mayor y cosmógrafos y venyan en esos ynstrumentos y los que estan puntuales y ciertos se sellan y los que nolo estan los lleva su dueño y las agujas y Regimientos no se examinan ni apruevan por no tenerlo nos proueydo como lo demas y para platicar y conferir sobre lo que conuerna hazerse de aqui adelante hizistes juntar el piloto mayor y los demas cosmógrafos y ala mayor parte delos pilotos y maestros antiguos y de spiriencia en la carrera delas yndias que ay en essa ciudad y que aviendo platicado y conferido con ellos la resolucion que tomaron y vuestro parecer dela orden que de aqui adelante se deue tener y conuerna hazerse es que todos los ynstrumentos se visiten y examinen por el piloto mayor y cosmógrafos, que no lo hacen ni venden y dos pilotos delos mas antiguos y de spiriencia en la nauegacion dela carrera delas yndias que sean personas desocupadas que se nombre en cada año porque alque sirviese uno podria ser que el año siguiente hiziese viaje alas yndias y que se juntasen en la sala dela audiencia dessa casa todos los lunes y Bier-

nes en las tardes desde las tres a las cinco en verano y en invierno desde las dos a las cuatro a visitar y examinar todos los instrumentos que se llevaren para ello y que faltando un cosmógrafo piloto se pueda hacer el examen por los demás y que si estos días no acaudaren de hacer, lo acaude el día siguiente sin que haya dilación, y que los sellos estén en el arca que está en la sala para este efecto con dos llaves una de las cuales tenga el *piloto mayor* y la otra el uno de los dos pilotos a los cuales se parece que se les debe dar un salario a costa de averías por la ocupación y trabajo que ordinariamente ande tener y que lo que toca al examen de la *aguja* parece que conviene desde mucha importancia que se *visite y examine* como los otros instrumentos que no son de tanta importancia y que hallándose en el punto que debe tener se ponga una *señal de aprobación* y que así mismo se parece que conviene que el libro de *Regimiento se corrija y examine y teniendo algún error se enmiende y notándolo se firme y apruebe por el piloto mayor y pilotos que se allaren al examen* y porque el que se quiere de hacer de *las agujas adese tocadas en la piedra y man de sancho gutierrez* que es la más señalada y demás conocida por experiencia de las que oye se saquen y más importante a esta navegación y que si se perdiese sería gran daño por las incertidumbres que había en ella conviene muy necesario que se ponga en esa casa para que al tiempo que examinen las Rosas de las agujas las puedan cejar en ella y que sancho gutierrez se le pague lo que vale y que si en el examen que se hiziere de los instrumentos no los hallaren ciertos en el punto que deben tener en lo que toca al *astrolabio se rompa y se torne a fundir y que si la carta de marear tubiese algún error que sufrise emenda*, como algunas veces acontece, *se enmiende* por las personas que hizieren el examen y *quien notándola se corte y quede en la sala del tesoro porque no se pueda tornar a soldar y husar de ella* y que en lo que toca a la *vallesta teniendo algún daño y si en la rosa de la aguja, oviere error se corte porque no se sufre enmienda* al menos que con ella quede en el punto que es necesario que este año parecido bien lo que en esto dezis.—Archivo de Indias. Contratación de Sevilla. Reales Cédulas. Años 1564 a 1570. 41-4-4/14.

Las ordenanzas núms. 141 y 142, y las leyes IX y X, libro IX, título XXIII de la Recopilación de leyes de Indias, mandan sobre este asunto lo mismo que esta Real cédula, por lo cual llevábamos razón cuando dijimos que lo reglamentaba para siempre.

También por cédula de 21 de Octubre de 1564, se había ordenado que cuando fuera necesario asistir otros días de la semana para el

examen y enmienda de las cartas e instrumentos para la navegación, pudieran los jueces y presidente de la Casa de la Contratación señalar los que creyeran necesario.

Aunque todavía pudiéramos insistir más sobre las materias de este capítulo, por ser interesantísimos los pleitos que tuvieron lugar durante el tiempo que Rodrigo Zamorano desempeñó el cargo de Piloto Mayor, como de ellos nos ocuparemos en su biografía, vamos a terminar el trabajo, indicando las limitaciones que se impusieron al Piloto Mayor en la venta de las cartas e instrumentos para la navegación. Los Reyes se las impusieron y con muy buen acuerdo por cierto, porque siendo uno de los que intervenían en su examen y enmienda, para determinar sobre su utilidad e inutilidad, los suyos siempre podrían ser aprobados. Otra razón y muy poderosa también, para imponerle limitación en la fábrica de las cartas e instrumentos, era la de que como presidía el tribunal que examinaba a los pilotos, podría influir, para aprobar a los que se los compraban y reprobar a los que tal cosa no hicieran.

Para que tales cosas no sucedieran, se le prohibió no sólo que vendiera sus cartas e instrumentos a los que se iban a examinar, sino también los que otros fabricaban; pero en cambio se le dió amplia libertad para venderlos fuera de Sevilla. Comprueba aún más los fundamentos que hemos expuesto de estas limitaciones, el que se le permitiera que pudiera vender, aun en la misma Sevilla, los mapas y globos que no eran usados en la navegación por los marinos.

La ordenanza 131 manda lo siguiente: «Iten, que el dicho *piloto mayor* no pueda hacer para vender a los que assi sean de examinar, cartas de marear, ni otros instrumentos algunos, ni vender el los que hizieren otros, sopena de pagar con el doble lo que assi le dieren por el dicho instrumento; pero permítese que los puedan hacer para sí, o para vender fuera de la ciudad de Sevilla. I asi mismo que pueda hacer y vender mapas y globos y los otros instrumentos de que los maestros y pilotos no usan en su navegación.» Reproduce esta ordenanza la ley III, título XXIII, libro IX de la Recopilación.

Aunque las ordenanzas no se ocupan de ello, tenía el Piloto Mayor la obligación de hacer *derroteros* para las navegaciones.

Con esto dejamos bosquejada la figura del Piloto Mayor, y la decisiva influencia que ejerció en la preparación técnica de las expediciones que fueron a llevar a otros continentes, nuestra alma, con sus entusiasmos y desilusiones, con sus arranques viriles y profundos decaimientos.

FIN DE LA PRIMERA PARTE

José Pulido Rubio.

(Continuará).

ÍNDICE

DE LOS TOMOS I, II Y III DE LA SECCIÓN TERCERA

(CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LAS INDIAS)

TOMO VI DE LA BIBLIOTECA COLONIAL AMERICANA

TOMO I	Años	Páginas
FIANZAS		
Fianzas de soldados	1574-1693	7
Id. de maestros	1514-1701	8 a 10
> de varios empleados de embarcaciones	1564-1700	10
> de escribanos	1525-1785	10
> de jueces, oficiales y otros empleados de la Casa de la Contratación	1567-1730	10
> en general	1570-1730	10
Manifestaciones	1604-1772	10
Naturalezas	1575-1702	11
Exámenes de Pilotos	1568-1717	11
Autos de oficio	1544-1728	11 a 16
Autos Fiscales	1553-1719	16 a 23
Peticiones fiscales sueltas	1563-1727	23
Autos sobre bienes de difuntos	1513-1715	23 a 43
Autos sobre bienes de difuntos que vinieron a Sevilla de la Contratación de Cádiz, adonde habían ido, desde el año de 1718 en adelante, de la de Sevilla	1507-1716	43 a 53
Libros sobre bienes de difuntos	1510-1753	53
APÉNDICE		
Fianzas de soldados	1586-1630	54
Id. de maestros	1545-1717	54
> en general	1561-1701	55
Naturalezas	1602-1774	55
Autos de oficio	1525-1743	55 a 58
> Fiscales	1566-1716	58 a 59
> sobre bienes de difuntos	1568-1717	60
Licencias del Santo Tribunal de la Inquisición para embar- car libros	1623-1739	60
Papeles de carga	1535-1774	60 a 61
Sentencias originales	1573-1717	61
Poderes	1502-1785	61
Concursos de acreedores	1609-1712	62
Autos generales para el despacho de Armadas	1566-1729	62

	Años	Páginas
TOMO II		
Autos entre partes.	1537-1730	65 a 79
Banco de Pedro de la Torre, Jácome Mortedo y Juan Castellano de Espinosa y Compañía.	1591-1719	80 y 81
Autos sobre bienes de difuntos.	1544-1717	81 a 85
Peticiones sueltas.	1548-1784	85 a 87
Cobranza de fletes.	1552-1744	87 a 89
Libertad de Avería.	1544-1728	89 y 90
TOMO III		
Privilegios de juros.	1532-1703	93 y 94
Tributos.	1602-1698	94
REGISTROS DE IDA		
<i>Clase 1.^a</i>		
De las naos que fueron a América antes que las flotas, etc.	1523-1557	95
<i>Clase 2.^a</i>		
De las flotas, armadas y galeones.	1583-1776	95 a 125
<i>Clase 3.^a</i>		
De las naos sueltas que fueron a varios puertos de América.	1511-1784	126 a 151
REGISTROS DE VENIDA		
<i>Clase 1.^a</i>		
De varias naos que vinieron de los puertos de América con las flotas, etc.	1551-1784	152 a 204
<i>Clase 2.^a</i>		
De las naos sueltas que vinieron de los puertos de América y del Asia.	1505-1787	204 a 239
REGISTROS DE PERMISIÓN DE CANARIAS		
<i>Primera clase.—De ida o salida de Canarias a los puertos de Indias.</i>		
1.º De las naos que fueron con Generales.	1579-1670	239
2.º De las naos que fueron sueltas.	1551-1767	240 y 241
<i>Segunda clase.—De las naos de venida.</i>		
1.º De las que volvieron de América a Canarias.	1680-1688	241
2.º De las que vinieron de Canarias a España.	1720-1779	245
Registros de esclavos.	1584-1753	245 y 246
Libros de registros de las naos que fueron y volvieron de América.	1504-1783	246 y 247

	Años	Páginas
APÉNDICE DE ESTE TOMO (III)		
Privilegios de juros.	1562-1651	248
Registros de ida y venida.	1613-1787	248
Pliegos y reglamentos de registros de ida.	1701-1787	248
Id. id. de registros de venida.	1717-1738	248
Registros de esclavos y avenzas o escrituras para comprar esclavos.	s. f.	248

ÍNDICE

DEL TOMO IV Y ÚLTIMO DE LA SECCIÓN TERCERA

(CASA DE LA CONTRATACIÓN DE LAS INDIAS)

TOMO VIII DE LA BIBLIOTECA COLONIAL AMERICANA

	Años	Páginas
TOMO IV		
Papeles de Armada.	1538-1736	5 a 31
Libros de Armada.	1495-1715	31 y 32
Títulos y nombramientos de Generales, Almirantes y Cabos de flotas y armadas.	1502-1776	32 y 33
ASIENTOS DE ARMADAS		
Asientos de Contaduría y veeduría de Armadas; obligaciones y contratos otorgadas para sus aprestos.	1527-1717	33 a 35
Cuentas de Pagadores Generales.	1589-1717	35 a 61
Cuentas de Pagadores de Armada.	1555-1705	62 a 73
Cuentas de Pagadores de gastos menores.	1581-1661	73
Cuentas de Pagadores de Artillería.	1610-1705	74 a 76
Cuentas de mayordomos de la Artillería.	1609-1706	76 a 81
Cuentas de fundidores de Artillería.	1609-1694	81
Cuentas de Maestros.	1553-1710	81 a 99
Cuentas de tenedores de bastimentos.	1565-1708	99 a 110
Cuentas de Comisarios de gastos menudos.	1581-1835	110 y 111
Cuentas de Factores.	1542-1705	111 y 112
Cuentas de Correos Mayores.	1550-1715	112 y 113
Cuentas de Receptores de Avería.	1552-1719	113 a 129
Cuentas de Receptores de penas de Cámara y gastos de Justicia.	1573-1714	129 a 133
Libros de cuentas y razón de penas de Cámara y gastos de Justicia.	1511-1717	133 y 134
Cuentas de Tesoreros.	1541-1779	134 a 144
Libros de Cargo y Data de Tesorería.	1503-1717	144 y 145
Cuentas del Presidente de la Casa de la Contratación don Francisco de Varas y Valdés.	1711-1725	146 a 149
Cuentas de D. José Patiño, Intendente de Marina.	1717-1728	149
Cuentas de Guarda Almacenes de pertrechos de Artillería.	1751-1776	149 y 150
Cartas cuentas de Oficiales Reales.	1554-1766	150
Expedientes pidiendo certificaciones.	1515-1781	151 a 152
Id. sobre cobranza de deudas.	1554-1728	152 a 153

	Años	Páginas
MINISTROS Y DEPENDIENTES DE LA CASA DE LA CONTRATACIÓN		
Recibimiento de empleados	1572-1717	153
Sueldos de Ministros y empleados de la Casa	1559-1784	154
Libros de asientos de dichos sueldos	1534-1680	154
Sueldos de gente de Mar y Guerra.	1512-1779	155
Sueldos de Naos.	1559-1750	155
Informaciones y probanzas	1522-1751	156
Consignatarios	1555-1785	156 a 158
Admisiones de naos y primeras visitas	1526-1749	158 y 159
Jueces de Comisión.	1559-1726	159 y 160
Cancelaciones de registros	1562-1784	160
Tomas (cantidades tomadas para Armadas).	1550-1683	160
Cargadores y cosecheros	1561-1776	160
Licencias para desembarcar y almacenar efectos	1567-1701	161
Depósitos judiciales.	1593-1698	161
Maestros.	1595-1715	161
Embargos.	1544-1727	161
Desembargos.	1571-1703	161
Exámenes de Artilleros	1581-1693	162
Ventas y remates de naos.	1581-1715	162
Armas y pertrechos remitidos a Indias	1751-1771	162
Alijo de naos.	1549-1774	162
Limosnas.	1560-1710	162
Obras de la Casa de la Contratación	1503-1753	163
Efectos comprados para las Reales Armadas.	1547-1635	163
Vida maridable.	1581-1676	163
Donativos.	1603-1712	163
Soltura de presos	1581-1758	163
Entrada de presos.	1588-1713	164
Remates.	1554-1712	164
Instrucciones	1537-1758	164
Derroteros	1564-1720	164
Escrituras y obligaciones.	1509-1777	164
Asientos y Contratas.	1556-1677	165
Informes.	1591-1749	165 y 166
Requisitorias.	1534-1746	166 a 169
Relaciones (de caudales, etc.)	1504-1779	169
Relaciones (de pertrechos de Guerra, etc.)	1522-1787	169 y 170
Registros de escribanos de la Casa.	1592-1721	170
Libros de conocimientos de escribanos de la Casa.	1509-1717	171
Testimonios y fees de escribanos	1521-1764	171
Cartas de pago y recibos.	1512-1776	171
Compradores de oro y plata.	1506-1714	172
Libros de asientos del recibo y venta del oro y plata que venía de las Indias.	1507-1665	172
Bulas, papel sellado y Azogues.	1624-1760	172
Registros.	1581-1793	173
Prestamistas.	1597-1738	173 y 174
Acuerdos y mandamientos	1507-1779	174 y 175
Libros de registros de acuerdos y mandamientos del Tribu- nal de la Casa	1555-1711	175
Presas.	1593-1719	175
Incidencias de Residencias	1586-1721	175
Real Factoría de Indias	1717-1749	176
Compañía de Caracas.	1728-1779	176
Id. de la Habana	1740-1763	176
Id. de Barcelona	1755-1771	176
Id. de Granada.	1747-1756	176
Id. de San Fernando.	1747-1756	176
Negociación de Campeche.	1755-1763	177

	Años	Páginas
Reales cédulas, cartas acordadas del Consejo y órdenes de la Vía reservada.	1495-1782	177 a 182
Libros registros de Reales cédulas y órdenes.	1508-1790	182
Indultos	1604-1614	183
Cartas (de Generales, a S. M. y a la Casa)	1537-1664	183
Cartas escritas al Tribunal de la Contratación	1505-1789	183 a 190
Libros de cartas, escritas por el Tribunal de la Contratación, a S. M. y al Consejo	1558-1664	190 a 195
Minutas de cartas del Tribunal de la Contratación, a S. M., al Consejo y a particulares	1560-1748	195 y 196
PASAJEROS A INDIAS		
Informaciones y licencias de pasajeros	1534-1790	197 a 221
Libros de asientos de pasajeros.	1509-1701	222
Habilitaciones (para comerciar).	1723-1779	222
Misiones.	1573-1786	222 y 223
Libros de registros de misiones.	1703-1719	223
Indiferente (expedientes incompletos).	1522-1786	223 y 224
APÉNDICE GENERAL		
Autos sobre bienes de difuntos.	1492-1790	225 a 235
» de oficio	1546-1761	236 y 237
» Fiscales	1554-1734	237 y 238
» entre partes.	1563-1732	238
» Esclavos.	1518-1717	239
Privilegios de juros.	1560-1604	240
Fianzas de soldados.	1569-1689	240
Id. de maestros	1565-1716	240
Registros de ida y venida.	1521-1750	240
Hojas de Registro	1533-1723	241
Avisos.	1592-1755	241
Exámenes de Pilotos	1599-1717	241
Libros de provistos de la Casa.	1503-1790	241
Id. id. id. a Indias.	1515-1723	242
Maestros (cuentas de).	1715-1729	242
Toneladas (derecho de)	1671-1772	243
Palmeo	1729-1779	243
Papeles de carga	1770-1773	243
Guías de Alijo	1703-1794	243 a 245
Facturas de los efectos cargados a Indias.	1756-1779	246 y 247
Despachos de conductas (de los caudales que salieron de Cádiz para Madrid y otras partes).	1743-1760	248
Singulares (papeles)	1500-1702	248

HISPANO-AMERICANISMO

LAS CAMARAS DE COMERCIO

Expusimos, a grandes rasgos, en la Crónica precedente, los puntos más esenciales y culminantes tratados en el *Primer Congreso Nacional del Comercio Español en Ultramar*. Ha de ser hoy motivo de nuestra atención, aquel que se refiere a la reorganización de las Cámaras españolas de Comercio en América y Filipinas; porque entendemos los amantes del ideal hispano-americanista, que se impone ineludiblemente la mayor divulgación de la materia objeto de las conclusiones del citado Congreso, a fin de procurar por todos los medios que arraigue el convencimiento de que, la más intensa comunidad de intereses con América, la voluntad puesta al servicio del desarrollo de esas relaciones, en todos los órdenes del sentir de la vida moderna, tiende de manera exclusiva al progreso económico de nuestro país.

*
* *

Hubo de prevalecer en las deliberaciones el criterio sustentado por la ponencia, que señalaba como tipo el de la Cámara italiana en Suíza. Las Cámaras españolas de Comercio en América y Filipinas, organismos oficiales en cuanto han de funcionar bajo el patrocinio de las autoridades diplomáticas y consulares y depender de modo directo de los Ministerios de Estado y del Trabajo, han de organizarse a veces en un régimen de

Secciones descentralizadas, con su reglamento especial, con atribuciones idénticas, con administración autónoma, pero constituyendo un todo único, atendiendo a las necesidades y circunstancias de razón y de lugar, para la más provechosa actuación de esos organismos; hasta el punto de que en aquellas regiones donde por el reducido número de españoles que integren la colonia, no haya posibilidad de organizar una Sección, se formará una especie de Comité que asesore a la Cámara de que dependa y lleve a la práctica aquellos indispensables servicios que se le encomienden.

Tendrán las Cámaras su representación—por medio de delegados que el Gobierno nombre entre aquellas personas que dedican o dedicaron en sus respectivos países toda su actividad al fomento y desarrollo de la vida industrial y mercantil de su pueblo—, en cuantos organismos oficiales y económicos se estime necesario, pero principalmente en el *Consejo Superior de Fomento* y en el de las *Cámaras de Comercio, Industria y Navegación*. Recibirán una mayor subvención que la que actualmente perciben con cargo a los Presupuestos generales del Estado y serán autorizadas para el disfrute de algunos derechos especiales por aquellos servicios de carácter particular que los productores o comerciantes les confíen y que lleven a cabo a instancia y beneficio de los mismos.

El Presidente, elegido por *referendum* de mayoría absoluta, será o no comerciante, según convenga a los intereses de la Cámara. El Secretario será forzosamente español, nombrado y separado libremente por la Corporación; y la Junta directiva podrá tener una proporcionalidad de extranjeros, que en ningún caso ha de exceder de la cuarta parte, como máximo, de los miembros que la integren.

Tal es lo relativo al carácter, composición, recursos y representación de las Cámaras; pero han de llevar también a la práctica servicios de tal importancia, por su naturaleza, que bueno es señalarlos aquí, para patentizar de modo indubitable, la transcendencia de la alta misión patriótica que tienen a su cargo.

Ellas han de ocuparse de la información, propaganda y asistencia a los viajeros de comercio; han de investigar en los lugares donde estuvieren establecidas, la concurrencia en los mercados, aportando por medio de datos, informes y muestras,

los elementos indispensables de juicio para que los exportadores y productores españoles puedan decidirse a intervenir con los artículos de mayor consumo; formarán el Censo comercial; organizarán exposiciones permanentes de productos españoles; procurarán la asistencia de España a los Certámenes de Ultramar y la de estos países a las exposiciones y ferias españolas, y serán oídas necesariamente, al negociarse los Tratados y arreglos comerciales o de navegación, interviniendo en la preparación de dichos Tratados y Convenios, dando cuenta al Gobierno y a las entidades económicas de su patria, de todos aquellos extremos que puedan ejercer una decisiva influencia, bien en la rectificación de lo vigente hasta aquel entonces, bien en la orientación nueva de los acuerdos que sea conveniente estatuir.

Otra de las funciones importantes que han de realizar, es la relativa al servicio de arbitraje, actuando como amigables componedores en los litigios entre comerciantes, sobre interpretación o ejecución de contratos mercantiles, conociendo al efecto de cuantas pruebas y documentos estimen necesarios para la resolución del asunto y dictando, en su consecuencia, el laudo correspondiente, que ha de tener el reconocimiento por parte de los Gobiernos interesados de aquella virtualidad y eficacia que en el orden jurídico dimana de toda sentencia firme.

En lo que toca al régimen de la propiedad literaria, han de consagrar su atención a la defensa de los derechos de los autores y editores, coadyuvando a que las formalidades exigidas por cada país, o el ejercicio de las acciones legales que amparen los expresados derechos, obtengan su normal cumplimiento; y en lo que hace referencia a la industrial y comercial, han de ejercitar juntamente con la función informativa, que permita el conocimiento de datos exactos y completos acerca de las estadísticas del desarrollo del comercio, la fiscalizadora, que evite con una extrema vigilancia el abuso de comerciantes de mala fe; la protectora, que apoye y refuerce la acción privada contra falsas indicaciones de procedencia y uso indebido de marcas, y la consultiva, emitiendo sus dictámenes, para colaborar de este modo a la función ejecutiva de la Administración.

Sucintamente, hemos enumerado la ardua y patriótica labor que se confía a las Cámaras españolas de Comercio en América y Filipinas; y si a lo anteriormente transcrito añadimos que dichas entidades, en relación con otras mercantiles de los citados países y con las Asociaciones españolas de comerciantes, han de buscar la aplicación uniforme de todos aquellos usos y costumbres de los mercados de ultramar que influyen poderosamente en el desarrollo de las operaciones comerciales, clasificándolos con sumo cuidado y llegando a una recopilación de los mismos para utilizarla como elemento convencional en las transacciones, podemos colegir, por último, que la inmediata implantación de aquellas diversas facultades que se les confieren, es la mejor ejecutoria de que pensamos seriamente en llevar a feliz término la magna empresa acometida.

Marcelo Pascual Palomo.

Madrid y Julio de 1923.

Escudos de Armas,

*títulos de ciudades y villas, fundaciones de pueblos,
erección de obispados, etc.*

TRATAMIENTO DE EXCELENCIA AL AYUNTAMIENTO DE MONTEVIDEO

«D. Fernando VII &.—Y en su ausencia y cautividad el Consejo de Regencia autorizado interinamente por las Cortes Generales y Extraordinarias. Teniendo en consideracion los particulares meritos y servicios con que en todos tiempos se ha distinguido la ciudad de Montevideo, la heroicidad con que se condujo en el tiempo de su reconquista, y la incomparable constancia y generosidad con que en estos recientes días ha sabido resistir a insidiosas perfidas sugerencias con que se trataba de que vacilase su inimitable fidelidad y patriotismo; tube a bien conceder a su Ayuntamiento en 15 de Octubre del año próximo pasado la gracia de que tenga en Cuerpo el *tratamiento de Excelencia* y sus Individuos el de *Señoría*, y que puedan estos usar por distintivo honorífico una *banda blanca* o del color que como mas acomodado al gusto de aquel pays se quiera elegir y establecer. Comunicada a mi Consejo y Cámara de Indias la anterior resolucion en trece de Diciembre siguiente, he venido en mandar expedir esta mi Real Carta de Privilegio, para que ahora y en adelante perpetuamente sirva del mejor testimonio de mi Real Gratitude acia los benemeritos e ilustres individuos del Ayuntamiento de la enunciada ciudad de Montevideo y de todos sus habitantes: en cuya consecuencia quiero y es mi voluntad que para siempre se dé al citado Ayuntamiento en Cuerpo el tratamiento de *Excelencia* y a sus Individuos el de *Señoría*, pudiendo estos usar por distintivo honorífico de la Banda blanca expresada o del color que se eligiere. Y mando a los Infantes, Prelados, Duques, Marqueses, Condes, Ricos hombres, Priors de las Orde-

nes, Comendadores y Subcomendadores, Alcaydes de los Castillos y Casas fuertes y llanas; a los de mi Consejo, al Virrey, Gobernador y Capitán General de las Provincias del Río de la Plata y Presidente de mi Real Audiencia de Buenos Aires; al Regente y Oidores de ella; al Gobernador de la dicha ciudad de Montevideo, y a todos los demas Virreyes, Presidentes, Regentes y Oidores de mis Reales Chancillerias y Audiencias; e a los Gobernadores, Capitanes Generales, Intendentes, Correxidores, Alcaldes, Cavalleros, Escuderos, Oficiales y Hombres buenos de mis Reynos de España e Indias y de todas las ciudades, villas y lugares de la vasta extension dellos y sus yslas, y a todas las demas personas de qualquier estado y condicion que sean, guarden, cumplan, y executen, y hagan guardar, cumplir y executar la mencionada mi Real Determinacion, dando y haciendo dar a la enun-ciada Ciudad de Montevideo el tratamiento de *Excelencia* y a sus individuos el de *Señoría* sin consentir en manera alguna se falte a ello. Y de este Despacho se tomará razon en la Contaduria General de la Distribucion de mi Real Hacienda (a donde esta agregado el Registro general de mercedes) y en la General de Indias dentro de dos meses de su data; y tambien se tomará y quedará anotado en el *Superior* Gobierno de aquel Virreynato de Buenos Ayres, mi Real Audiencia, el Tribunal de Cuentas y por los Ministros de mi Real Hacienda de las caxas de la mencionada Ciudad de Montevideo. Dada en Cadiz a once de Agosto de mil ochocientos once.—Yo el Rey.—Gabriel Ciscar.—Presidente.—Yo D. Pedro Telmo Iglesias Secretario del Rey Nuestro Señor lo hice escribir por su mandado.—Ramon de Posada.—Francisco Requena.—Ciriaco Gonzalez Carbajal.—Tomose razon en la Contaduria general de la Distribucion de la Real Hacienda. Cadiz 17 de Agosto de 1811. Cristobal de Gongora.—Tomose razon en la Contaduria general de las Indias. Cadiz 19 de Agosto de 1811.—Josef de Limonto.—(Hay una rúbrica).

Archivo General de Indias.—Est. 122.—Caj. 3.—Leg. 8.

Por la transcripción,

P. T. L.

Publicaciones del Centro Oficial de Estudios Americanistas

«Boletín del Centro de Estudios Americanistas de Sevilla».—69 números publicados.

BIBLIOTECA COLONIAL AMERICANA:

Tomo I.—«Archivo General de Indias.—Catálogo. (Cuadro general de la documentación)».—Pedro Torres Lanzas y Germán Latorre.

Tomo II.—«Catálogo de legajos del Archivo General de Indias.—Secciones 1.ª y 2.ª Patronato. Contaduría General del Consejo de Indias».—Pedro Torres Lanzas.

Tomo III.—«Relaciones geográficas de Indias.—La Hispano América del siglo XVI.—Colombia, Venezuela, Puerto Rico, República Argentina».—Germán Latorre.

Tomo IV.—«Relaciones geográficas de Indias.—La Hispano América del siglo XVI.—Virreinato de Nueva España (México, censos de población)».—Germán Latorre.

Tomo V.—«Libro de las longitudes de Alonso de Santa Cruz, cosmógrafo mayor de Felipe II».—Antonio Blázquez.

Tomo VI.—«Catálogo de legajos del Archivo General de Indias.—Sección 3.ª Casa de la Contratación de las Indias».—Pedro Torres Lanzas.

Tomo VII.—«Libro intitulado Coloquio de la verdad de Pedro de Quiroga, precedido de unas advertencias».—Fray Julián Zarco Cuevas.

Tomo VIII.—«Catálogo de legajos del Archivo General de Indias.—Sección 3.ª Casa de la Contratación de Indias (Conclusión)».—Pedro Torres Lanzas.

Tomo IX.—«Religiosos de la Merced que pasaron a la América española. 1.ª parte. Siglo XVI».—Fray Pedro Nolasco Pérez.

COLECCIÓN DE CUADERNOS:

Cuaderno I.—«Aportaciones a la biografía del precursor de la independencia suramericana, D. Francisco de Miranda».—Juan María Aguilar.

Cuaderno II.—«Diego Ribero, cosmógrafo y cartógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla».—Germán Latorre.

Cuaderno III.—«Catálogo de legajos del Archivo General de Indias.—Sección 1.ª Patronato».—Pedro Torres Lanzas.

Cuaderno IV.—«Las veladas literarias del virrey del Perú Marqués de Castellodorus (1709-1710)».—José Revello de Torre.

Cuaderno V.—«Intervención tutelar de España en los problemas de límites de Hispano América».—Germán Latorre.

Cuaderno VI.—«Catálogo de legajos del Archivo General de Indias.—Sección 2.ª Contaduría General del Consejo».—Pedro Torres Lanzas.

Cuaderno VII.—«Algunos documentos del Archivo de Indias sobre ciudades chilenas (fundaciones, títulos de ciudad, etc.)».—Jesús Pabón y Luis Jiménez-Placer.

Cuaderno VIII.—«D. José de Veitia Linaje y su libro Norte de la Contratación de las Indias».—Santiago Montoto.

Cuaderno IX.—«Martínez Montañés en el Archivo de Indias (dos pleitos del insigne artista)».—Santiago Montoto.

Cuaderno X.—«De cómo velaban por la moralidad en las Colonias las leyes de Indias».—Germán Latorre.

Cuaderno XI.—«Los españoles y portugueses en Ultramar. La cuestión del Maluco».—Germán Latorre.



CONSEJO DE REDACCION

D. Pedro Torres Lanzas, Director del Centro.

D. Germán Latorre, Jefe de publicaciones.

D. Ramón de Manjarrés, Secretario.

ADVERTENCIA

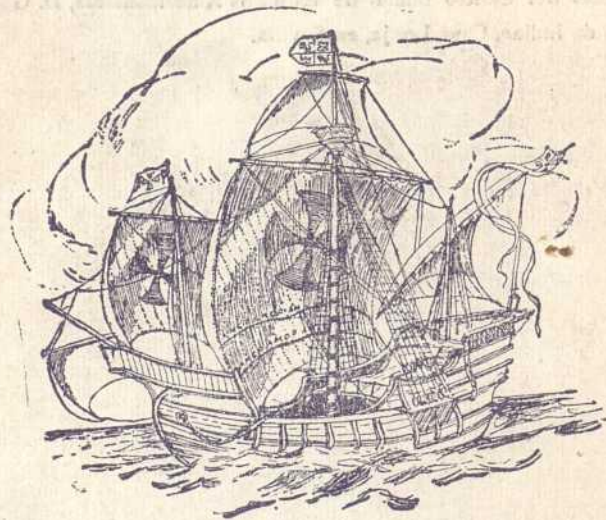
La correspondencia literaria y administrativa se dirigirá al Sr. Jefe de publicaciones del Centro oficial de Estudios Americanistas, D. Germán Latorre, Archivo de Indias, Casa Lonja, en Sevilla.

THE HISTORY OF THE

WEST INDIES, FROM THE DISCOVERY OF THEM BY CHRISTOPHER COLUMBUS, TO THE PRESENT TIME.

IN THREE VOLUMES.

THE SECOND VOLUME.



By J. H. M. S. & Co. London.