

FRAUDES EN LA ORGANIZACION Y VIAJES DE LAS FLOTAS DE INDIAS

por

ANGELES FLORES MOSCOSO

El fraude es un fenómeno sociológico que, por su flexibilidad para adaptarse y evolucionar con los tiempos, siempre ha estado de actualidad.

Este proceso que gira y se desarrolla alrededor de todo aquello que genera beneficios, no tuvo casi nunca períodos de decadencia, sino de prosperidad, o mayor prosperidad, proporcionándole una de las etapas más álgidas de su existencia las flotas de Indias. Estas, al constituir el eje vital del comercio, y de la economía española de la época colonial, era un campo abonado para la práctica del engaño; y la complejidad de su organización, la diversidad de gremios y entidades que intervenían, contribuían también a ello.

Basta con hacer un breve recorrido a través de la vida de cualquier flota, desde su gestación hasta el final de su cometido, pasando por sus viajes de ida y vuelta, para comprobar la cantidad de oportunidades, causas y móviles que incitaban a la estafa.

Las autoridades, concientes del perjuicio que esto reportaba, intentaban por todos los medios erradicarlo. Prueba de ello fue la legislación indiana, plagada de órdenes que, según las circunstancias económicas del momento, eran unas veces suaves, indultando, otras severas, previniendo, prohibiendo, sancionando, e incluso exhortando a la denuncia previo recompensas.

Sin embargo no dieron los resultados apetecidos, primero porque los beneficios eran bastante sustanciosos, y merecía la pena

arriesgarse; y segundo porque a nivel de voz populi, el fraude, en la mayoría de los casos, no se juzgaba como cualquier otro delito, sino que en él se valoraba el ingenio y habilidad en su realización, y si ambos ingredientes tenían un toque genial, era un «golpe maestro», los términos se invertían, pasando a acaparar toda la simpatía el infractor, y quedando la víctima en una situación extraña, pues aparecía como el culpable de los acontecimientos. Y no digamos nada si, además, al que se defraudaba era al fisco. En este caso la reacción era unánime a lo largo de los siglos, casi todos hacían causa común con el defraudador.

Los fraudes eran muchos y variados, por lo que vamos a exponer solamente los que nos han parecido los más «llamativos».

NAVIOS

La organización de la flota se iniciaba con la localización y selección de los navíos que iban a formar parte de ella.

Los barcos que participaban debían responder a unas características especiales consideradas las más idóneas para conseguir zurcar el Océano, soportar los embites de los elementos en todas sus manifestaciones, las contingencias que se presentaran, y mantener a éstos en activo varios años. No obstante la vida de estas naves era relativamente corta, debido la mayoría de las veces a la imperfección y endeblez de la construcción naval.

Normalmente se utilizaban las fabricadas por cuenta del Rey y de la avería, bien directamente, bien por asiento, y en ocasiones, según la fluctuación de la disponibilidad de naos y las necesidades mercantiles, se empleaban también las de particulares.

En cualquiera de las modalidades existía la picaresca, aunque canalizada por distintos cauces.

Cuando la fabricación corría a cargo de la Corona era muy corriente que los ministros por mayor, y los oficiales por menor antepusiesen sus intereses particulares a cualquier otro. Así, los primeros se beneficiaban con las cosas más gruesas e importantes, mientras que los segundos lo hacían alargando el trabajo, entremetiendo a amigos como aprendices que ganaban sueldos de oficiales, o cobrando las pagas de obreros inexistentes que con nombres falsos incluían en las listas, y que por supuesto ni trabajaban, ni aparecían por los

astilleros¹. Igualmente sucedía con la carena que se les daba en los puertos de Sanlúcar y Cádiz, donde, defraudando jornales de los calafates, e «inflando» la cantidad de estopa, brea, plomo, u otro per-trecho necesario, se encarecía de forma desorbitada el coste del na-vío, amén de que en llegando a Indias el ciclo se repetía con las mis-ma intención e inconvenientes.

Esta práctica no era la empleada por los asentistas cuando eran ellos los encargados de la construcción. El sistema que usaban para obtener un beneficio a corto plazo, era emplear materiales de inferior calidad a lo estipulado en las ordenanzas, o restringir los avíos.

Se utilizaban maderas que no tenían el grosor convenido, ya que de un listón sacaban dos, tres, o cuatro² con lo cual se hacían muy vulnerables las naos, especialmente los cascos que, si no se forraban con el consiguiente aumento de precio, no resistían el calafateo ni la broma. Irregularidad que tenía efectos ruinosos como lo demuestra la denuncia hecha en 1568 por el Dr. Aguirre, oidor de Panamá, acerca del mal estado de los cascos de los 33 navíos de la flota de Diego Flores Valdés que entraron en Nombre de Dios, de los cuales sólo 15 podían volver a España, ya que a los demás había que echar-los al través por podridos³; o como lo especifica el informe de Fran-cisco Antonio Garrote que desde Cartagena comunicaba las pésimas condiciones de los galeones (1696), siendo uno de los más deterio-rados el de D. Marcos de Consuegra que, de popa a proa, no tenía pique ni madero donde poder afianzar un clavo⁴.

Otras veces para cumplir con el contrato y entregar el pedido en su fecha, no respetaban los plazos necesarios para secar y curar la madera, y la trabajaban verde y mojada, tal como se comprobó en el galeón de D. Juan de Ubilla (1696) que, no habiendo realizado más que el viaje del Marqués de Bao, se veía su maderamen de tan mala calidad que cuando se le quitó la tabla para su reconocimiento se sa-lían los clavos, deduciéndose por ello que los tablones utilizados eran frescos⁵.

1. Informe sobre los asientos de la armada de la avería. Sin fecha A.G.I. Indi-ferente General, 2672.

2. Serrano Mangas, Fernando: «Los galeones de la Carrera de las Indias 1650-1700», Sevilla 1985, pág. 51.

3. Carta del Dr. Aguirre a S.M. Panamá 10 febrero 1568. A.G.I. Panamá, 13.

4. Carta de Francisco Antonio Garrote a S.M. Cartagena 27 marzo 1696. A.G.I. Indiferente General 2623.

5. Carta de Francisco Antonio Garrote a S.M. Cartagena 15 marzo 1696. A.G.I. Indiferente General 2623.

Esto era también motivo de que la impermeabilidad dejara mucho que desear, pues la grasa y la brea que cubrían la tablazón con este fin, eran escupidas al resumar la madera desde dentro hacia fuera.

Todas estas infracciones fueron más que suficiente para que interviniese el Consejo de Indias, con el objeto de terminar con semejantes abusos, enviando al norte maestros andaluces con potestad para revisar el montaje y ordenar, si lo encontraban defectuoso, cambiar las maderas verdes, o no aceptar el bajel. A veces las deficiencias descubiertas no respondían a la realidad, sino que eran consecuencias de los intereses y competencias entre los de Andalucía y Cantabria.

Las ligazones solían ser frágiles, incrementando la debilidad cuando se escatimaba la clavazón, de forma que una simple varada en las aguas tranquilas de un río era suficiente para que se anegara el casco, saliendo peor parado, con cualquier contratiempo, en alta mar. Por ello se prohibió, mediante una cédula del 16 de junio de 1576, visitar ningún navío que fuera a Indias en estas condiciones⁶.

Igualmente ocurría con las jarcias, llegándose a ordenar que no se empleara el cáñamo viejo obtenido de deshacer los cables y calabrotes usados, so pena de pérdida de las mismas, y del pago de 200 ducados, que se distribuirían, a partes iguales, entre la Cámara, la Casa de la Contratación y el denunciante⁷.

La táctica de los particulares era distinta. Aquí no se trataba de escamotear unos salarios, ni unos materiales, sino de evitar que la Corona les embargara sus navíos, ya que esto les suponía la imposibilidad de su uso durante años, y el deterioro de los mismos. Así que los fabricaban falseando las dimensiones que las ordenanzas prescribían. Acostumbraban a darles menor longitud en quillas y esloras, y más en la manga y puntal, resultando pesados y con una gran panza no aptos para formar parte de la flota⁸, aunque en muchas ocasiones la escasez de ellos hacía que, a pesar de todo, se utilizaran.

Por otro lado, cuando eran para su comercio, o bien porque los barcos eran viejos, o bien por el deseo de ampliar la capacidad de almacenaje, los armadores los reconstruían añadiendo una superestructura mayor a una quilla corta, a veces hasta en un tercio, lo cual, con frecuencia, tenía consecuencias nefastas para la navegabilidad, pues

6. Encinas, Diego de: «Cedulario Indiano»; Madrid, 1945-1946, tomo IV, pág. 150.

7. Recopilación de Leyes de Indias. Madrid 1973, Lib. I, tit 29, ley 7.

8. Serrano Mangas, Fernando: op. cit. pág. 57.

la pesadez y la desproporción del velamen con arreglo a la carga los hacían sumamente inseguros.

BASTIMENTOS

Los naos que cubrían la Carrera de las Indias, como ciudad flotante que eran, y con destino a realizar una larga travesía, tenían que nutrirse de sus propios recursos por lo que debían ser dotadas de un equipamiento capaz de cubrir las necesidades alimenticias y sanitarias de sus navegantes, el sostenimiento de sus defensas, y el mantenimiento de las propias naves.

Del buen abastecimiento de la flota dependía la supervivencia de sus componentes, lo cual no era obstáculo para que el afán de lucro de algunos desaprensivos hicieran peligrar la vida de la dotación, y el éxito del viaje.

Siendo el bizcocho la base esencial del avituallamiento, se procuró ejercer control sobre el mismo para que éste fuera de calidad, y evitar que su mala elaboración afectara a la salud de los que lo consumían. Por ello se ordenó inspeccionar los hornos de los panaderos (misión encomendada al veedor y proveedor) para comprobar que la harina no llevara mezcla, ya que solían ligarla con la mazamorra que traían las naos a sus regresos, comprada para este fin, y que con frecuencia estaba fermentada e incluso con gusano.

Igualmente se procuró que el bizcocho no adquiriese volumen y peso falso al no ser horneado el tiempo reglamentario, y se veló para que no lo embarcasen aún caliente, sin haberlo dejado en reposo durante 20 ó 30 días, requisito esencial para que no se corrompiese⁹.

Asimismo hubo que prestar atención a que no se manipulasen las pipas de vino, aceite, y vinagre rellenándolas con líquido de peor calidad, o extrañéndoles cierta cantidad, alegando después mermas. Fue el veedor el encargado de evitarlo, comprobando que las dichas pipas estuvieran prescintadas en ambas cabezas con una marca de fuego¹⁰. Sin embargo, a veces, el fraude se consumaba en los puertos americanos. Aducían exceso de consumo de dichos víveres, o deterioro de éstos como excusa para abastecerse de nuevo con vista al

9. Flores Moscoso, Angeles: «Protagonismo andaluz en la sanidad naval del siglo XVII» «Actas de las III Jornadas de Andalucía y América», Sevilla, 1985, pág. 369.

10. Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 16, ley 18.

tornaviaje, y lo que hacían era volver a comprar sus propias provisiones, favoreciendo con ello a amigos, o pagando otros favores a la vez que se beneficiaban los maestros de raciones.

Un ejemplo de estas transacciones fue lo ocurrido en Veracruz con el vinagre y aceite reservado para el retorno del navío San Fernando. Estas pipas almacenadas en casa del comisario durante la estancia de dicho barco en puerto fueron las mismas que volvieron a bordo, aunque oficialmente eran las compradas al asentista D. Pedro Rojas¹¹.

Otro punto a tener en cuenta eran las pesas y medidas utilizadas en los almacenes. Para preveer que sisasen, y como resultado se embarcasen menos bastimentos de lo legislado, se prohibieron las romanas y pesas de piedra por lo asequible de hacer con ellas fraudes. Análogas precauciones se siguieron con las utilizadas en los navíos. Estas que se entregaban al maestro selladas y marcadas, debían ser revisadas con frecuencia con el fin de que no se falsearan, y que la tripulación recibiera menguada su ración, pudiendo la debilidad hacer presa en ella¹².

En la compra y calidad de las medicinas destinadas para la travesía existían un abuso pernicioso. Los boticarios se ganaban con regalos a los oficiales y al médico que debían controlarlas, por lo que éstos les daban el visto bueno a medicamentos que habían sido sustituidos por agua del pozo, aceite ordinario, u otros ingredientes de poca costa¹³, con el consiguiente peligro para la salud de los que viajaban, además del gasto adicional (de 4 a 5 mil pesos anuales) que había que hacer en Indias al tener que reponerlos.

En cuanto a jarcias, lonas, cables, clavazón, brea, estopa, y otros aparejos necesarios que debían de llevar de repuesto, se les entregaban al maestro de cada galeón, el cual, a menudo, falsificaba la cantidad usada de dichos pertrechos para beneficiarse con su venta en los puertos americanos.

Se vigilaban los elementos de defensa del convoy, teniendo que cuidar uno de los más esenciales: la pólvora, pues entremetían la pro-

11. Informe de D. Andrés Reggio. Sin fecha, acompañando copia de la carta del Virrey de México a D. Francisco de Mesa. 1737. A.G.I. Contratación 5149.

12. Instrucciones a los maestros de raciones. 1618. A.G.I. Consulados lib. 554, fols. 69 v.º - 70.

13. Copia de carta de incompleta. Sin fecha, sin firma. A.G.I., Indiferente General 2693.

cedente de otros viajes que, aunque estuviera refinada, no tenía la fuerza que era menester¹⁴.

DOTACIÓN

Los hombres que constituían la dotación de la flota, en teoría, debían ser hombres preparados para la misión que tenían que desempeñar. En la práctica no solía ser así, ya que raro era el viaje en que personas ineptas por medio de engaño, amistad, o soborno, ocupaban algunos de los puestos.

Nos encontramos pilotos que se valían de los títulos de otros compañeros de poco renombre, y que cuando no viajaban los cedían, bien desinteresadamente por amistad, bien por dinero; o pilotos que los obtenían de forma ilegal, comprando los exámenes¹⁵, o sobornando a los examinadores. Cosa fácil de realizar ya que los pilotos que constituían el tribunal, a excepción del piloto mayor, no tenían remuneración alguna por dicho trabajo, por lo que sólo comparecían aquellos que conseguían alguna compensación, sin tener en cuenta su procedencia.

La Casa de la Contratación para evitar esto, ordenó que aquel que se negara o no compareciera al requerimiento del piloto mayor se le impusiere la pena de dos reales. Dicha sanción no solucionó la anomalía, por lo que se creyó más conveniente obligar a los examinados a dar a cada miembro del tribunal un par de guantes de «propina»¹⁶. Medida que tampoco tuvo un resultado positivo, así que el cohecho se siguió practicando además de la propina.

La falta de formación de muchos de estos oficiales fue el resultado de esta corrupción, por lo que no era anormal que al pedir el piloto mayor de una flota a sus compañeros de navegación los puntos de referencia viera en ellos tanta disparidad, a pesar de llevar la flota un mismo viento y una misma derrota¹⁷, creándose situaciones equívocas.

14. Real Cédula. San Lorenzo 3 octubre 1612. A.G.I. Indiferente General 2497, lib. X, 233-234.

15. Porter y Casanate, Pedro: «Reparo a errores de la navegación española». Zaragoza 1634. En colaboración chimalistac de libros y documentos acerca de Nueva España. Madrid 1970, núm.31, pág. 33.

16. Pulido Rubio, José: «El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla 1950. pág. 168.

17. Porter y Casanate, Pedro: op. cit. pág. 36.

Entre los artilleros no era extraño encontrar quien lograra sus credenciales tan sólo estudiando lo que el cabo de dicho cuerpo le daba por escrito para la prueba, sin tener experiencia alguna ni en el manejo de las armas, ni en las cosas de la mar, con los consiguientes desconciertos y resultados en los momentos de tener que actuar¹⁸. Por ello se optó por castigar al capitán general u oficial responsable de esta transgresión con la pérdida de su sueldo durante cuatro meses, y con la inhabilitación total en caso de reincidir¹⁹.

A su vez los religiosos se hacían pasar por clérigos para ocupar sus plazas, ya que éstos eran los únicos autorizados por la cédula del 10 de agosto de 1608 a ir como capellanes²⁰. Era la forma de poder huir de sus conventos, o de burlar las restricciones de paso a Indias que tenían sus órdenes.

En cuanto a la tripulación el número de suplantaciones era mayor y más asiduas, no obstante su expresa prohibición²¹. Reiteradamente los criados de los pasajeros y oficiales se enrolaban en lugar de los marineros, consiguiendo una paga, el ahorro del valor del pasaje, y superar el cupo de sirvientes que a cada uno se les permitía llevar.

En el viaje de retorno los mismos dueños y maestros facilitaban la sustitución sin importarles las repercusiones, algunas de fatales resultados, tal como sucedió al permitir quedarse en Veracruz al cirujano de la capitana de azogue de la escuadra de Andrés Reggio de 1737, D. Juan Pescador, y poner en su lugar un «destruidor del género humano» por cuya impericia, ayudado por una epidemia sufrida a la salida de la Habana, llegó a haber 70 enfermos a bordo, falleciendo 13²².

Pero el alcance del perjuicio que pudiera acaecer con estas suplencias no se valoraba. Se trataba de volver con el mismo número de hombres con que se partió para evitar dar explicaciones, y responder de los fallecidos, de los huidos, de los que se quedaban en Indias, y a la vez ocultar un negocio de entrada ilegal en la Península.

18. Real Cédula. San Lorenzo 3 octubre 1612. A.G.I. Indiferente General 2497, lib. X, fols. 233-234.

19. Ordenanzas para el buen gobierno de la armada del mar Océano. Madrid 24 enero 1633. Núm. 187 A.G.I. Indiferente General 2599.

20. Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 15, ley 42.

21. Real Cédula. Madrid 12 noviembre 1629. A.G.I. Indiferente General 2499, lib. XIV, fols. 203-203 v.º

22. Informe de D. Andrés Reggio. Sin fecha, acompañando copia de la carta del Virrey de México a D. Francisco de Mesa. 1737. A.G.I. Contratación 5149.

VISITAS

Las visitas de los navíos, condición sine qua non para zarpar, era otro gran foco de la picaresca. Consistían en unos controles que llevaban a cabo funcionarios de la Casa de la Contratación para conocer si las naos reunían las condiciones de seguridad mínimas; si llevaban los pertrechos, armas, bastimentos, y tripulantes que dictaban las ordenanzas; y comprobar que las mercancías embarcadas, previo pago al fisco del tributo estipulado, eran productos autorizados y registrados.

No obstante estas precauciones existía el fraude, pues se conjugaban situaciones propicias al mismo.

Los armadores arrendaban, o se prestaban entre sí anclas, cables, abastos, y sobre todo artillería para reunir el equipo requerido. Así lo narra el visitador Maldonado cuando en 1617 hizo en Bonanza la última visita a la nao de Artiaga. En esta ocasión no encontró las dos piezas de bronce que había visto en su anterior control; ni el cable y mosquetes que le había obligado incorporar a su equipo. Averiguó que estos últimos le fueron prestado por Juan Griego para su segunda inspección, a cambio de los dos cañones que éste le cedió para la suya. Piezas que fueron pasando a los barcos de Diego López de Oria, de Martín de Miravalles, y de Juan Criado para el mismo fin²³.

También alquilaban hombres para llenar la matrícula antes que llegaran los visitadores a bordo. Una vez pasada la revisión, se deshacían de la falsa marinería, como lo prueba Antonio Navarro cuando regresó a un navío ya visitado, y sólo encontró tres marineros donde debían ir 30, y tres o cuatro grumetes en lugar de los 20 que le correspondían²⁴.

Este engaño estaba castigado con la pérdida de todo el material, con 100 azotes para los alquilados, y con la inhabilitación por vida de los maestros culpados y el no poder pasar a Indias durante cuatro años²⁵.

El objeto de esta simulación, fuera aparte del beneficio que este

23. Carta del visitador Maldonado. Bonanza 20 junio 1617. A.G.I. Contratación 5115.

24. Memorial de Antonio Navarro a S.M. Sin fecha. A.G.I. Indiferente General 2661.

25. Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 35, ley 22.

ahorro le suponía, era el de tener más espacio que atiborraban de artículos sin registrar una vez finalizadas las comprobaciones.

Estas irregularidades debían ser evitadas por los visitantes. Algunos cumplían y hacían obedecer las órdenes, obligando a los maestros a sacar a su costa la carga excedente, y en presencia de ellos, aunque esto era un arma de doble filo, pues aprovechando las confusiones mientras se alijaba por un lado, se cargaba por el otro, y a veces más cantidad de la mandada desalojar. Otros en cambio disimulaban las mercancías que llevaban en demasía²⁶ a cambio de ciertos favores, por lo que hubo que dictar leyes que previnieran y sancionaran las propias anomalías de los funcionarios. Se advirtió que los dichos visitantes no debían cobrar derecho alguno por realizar la primera visita²⁷; que no se les debía dar comida, ni más salario que el estipulado (éste corría por cuenta de los maestros y dueños de los bajeles), so pena de 1.000 maravedis, mitad para la Casa de la Contratación, mitad para el denunciador y juez que lo sentenciara²⁸; y que no era lícito que éstos demoraran la entrega de los registros para obtener con ello más contribución²⁹.

No siempre fueron responsables los delegados de la Casa de que las naos fueran mal visitadas, sino que también contribuyó la mala organización de la preparación de las flotas. El apremio del tiempo, la necesidad de que éstas levantaran anclas en su debida fecha, so pena de exponerse a contratiempos o naufragios, y sobre todo cuando había que despachar grandes flotas, imposibilitaban terminar las visitas en la mayoría de los casos.

REGISTROS

Pero donde el fraude se practicaba hasta la saciedad era en el cargamento de los barcos.

En esta faceta colaboraban generales, maestros, pasajeros, marineros, comerciantes, así como los vecinos de los puertos donde atracaban. El montaje era de tal embergadura que era fácil suponer que miembros de la Casa de la Contratación, y aún del mismo Consejo

26. Flores Moscoso, Angeles: «Naufragios en el Golfo de Cádiz en el siglo XVI». «Actas de las II Jornadas de Andalucía y América». Sevilla 1984, pág. 343.

27. Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 35, ley 6.

28. *Ibidem*, ley 26.

29. Real Cédula. Madrid 3 agosto 1535. A.G.I. Indiferente General 1961, lib. III, fols. 308. (El salario que percibían los visitantes era de tres reales por día).

de Indias, participaran en estos manejos ilícitos, unidos por un interés común: el lucro, por lo que resultaba un problema de solución compleja.

Estaba terminantemente prohibido introducir, o sacar nada de las naos una vez concluidas las visitas y cerrados los registros, aunque paradójicamente se hacía todo lo contrario.

El capitán o maestro debía depositar 10.000 ducados de fianza como garantía de que la mercancía y los registros no se manipularían, y llegarían intactos al puerto de destino. Sin embargo el mismo gobierno le proporcionaba, en ocasiones, la forma de soslayar este requisito, y realizar el fraude de una manera casi legal.

Con cierta reiteración los fletes de productos manufacturados, procedentes de fuera de Andalucía, e incluso de España, los procuraban subir a bordo a última hora, y de vez en cuando obtenían un permiso especial para hacerlo después de haber declarado e inscrito todo el cargamento. Los agentes de la Casa extendían una declaración, llamada partida adicional, que, como apéndice, se unía a la principal pero sin coserlo, con lo cual le estaban brindando a los maestros la oportunidad de elegir entre presentarlo, o alegar pérdida.

Para evitar los excesos se mandó poner guardas que vigilasen las naves cargadas, pero al confiar dicha misión a gente ordinaria que solían ser pobres hombres hambrientos y vagabundos, en vez de defender los intereses de la Corona servían de medianeros, y de sombra para que con mayor seguridad y atrevimiento se cometieran las infracciones³⁰. Por ello se decidió que estos puestos fueran cubiertos con personas de confianza, y a costa de los culpados³¹.

La complicidad de los vigilantes no era imprescindible para sus fines, ya que con frecuencia cargaban en alta mar ayudados de barcos pequeños que le salían al encuentro de los que transferían los artículos fuera de registro, y los pasajeros sin licencia para viajar a Indias.

Uno de los negocios ilegales: llevar a las provincias americanas géneros extranjeros excluidos de toda autorización, adquirió grandes proporciones con la decadencia de la industria española.

Para eludir la ley los mercaderes de otras naciones embarcaban sus productos en las flotas transbordándolos directamente de sus bu-

30. Carta de D. Antonio López de Calatayud a S.M. Sevilla 10 julio 1613. A.G.I. Indiferente General 2663.

31. Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 35, ley 67.

ques sin asentarlos, no obstante pesar sobre los capitanes y oficiales españoles la advertencia de que, sólo por permitir la proximidad de cualquier bajel que no perteneciera al convoy, se les considerarían inculpatos, y expuestos a gravísimos castigos³². Asimismo se valían de nombres de comerciantes que actuaban dentro de la legalidad con los cuales, sirviéndoles de testaferros, exportaban; o usaban sus mismos navíos que pasaban a ser de nacionalidad española con una venta falsa³³.

También utilizaban el sistema de «los metedores». Eran individuos especializados en introducir (meter, de ahí el alias) de matute toda clase de objetos, y a los que se les pagaba el 1% del valor de los artículos que pasaban.

Otra irregularidad existente era la de llevar cargas en los galeones, lo que estaba normalmente prohibido pues éstas obstaculizaban la misión defensiva. A pesar de todo, había quien consideraba que el transportar un cargamento en la bodega del galeón le hacía más firme y estable. Por ello durante el siglo XVII hubo períodos en que se le concedió licencia a la Capitana y Almirante para llevar 200 toneladas previo un servicio económico a la Corona. Pero de la bodega pasaron al resto de la nao, llegando a ocupar hasta los puentes, sin que los representantes de la Casa de la Contratación tomaran medidas al respecto alegando falta de tiempo. La sobrecarga llegó a adquirir tales dimensiones, que, a veces, la mayor parte de la artillería quedaba bajo la línea de flotación.

En otras etapas, por el contrario, se dictaron leyes condenatorias. Así por Real Cédula del 2 de mayo de 1631, se dispuso que al contraestre o guardián del galeón bajo cuya cubierta se hallase cualquier cosa sin registrar, se le condenaría a 10 años de galeras a remo sin sueldo³⁴.

No obstante los excesos continuaban confiando en las negligencias de las autoridades, y en que de tiempo en tiempo, por exigencias económicas, se decretaban indultos generales que perdonaban los

32. Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 36, ley 52.

33. Pablo Emilio Pérez-Mallaina y Manuel Babio: «Los registros de embarcaciones como fuente para la Historia Naval de la Carrera de las Indias» en «Documentación y archivos de la colonización española». La Rábida 1979, tomo II, pág. 87.

34. Real Cédula. Madrid 2 mayo 1631. A.G.I. Indiferente General 2499 lib. XV, fols. 26-27.

fraudes tanto administrativos como fiscales a cambio de una prestación en metálico al monarca.

Dado que los galeones no estaban preparados para fletar mercaderías algunas llegaban deterioradas a su destino, influyendo en parte el proceder de los soldados que las almacenaban en sus alojamientos y entre el matalotaje, y con la confusión y muchedumbre ocasionaban averías en ellas.

Por este motivo los capitanes encontraron otro medio de ingreso; el de la venta de los espacios mejores, y de menor riesgo de detrimento para lo embarcado. Con estas ventas y fletes solían ganar de 100.000 a 150.000 pesos por viajes³⁵.

Otra práctica del engaño consistía en registrar un artículo por otro (naipes empaquetados como resmas de papel), o hacer pasar sólidos donde debían ir líquidos (telas dentro de los barriles de cerveza)³⁶, o declarar fardos de grandes volúmenes y peso, y de poco valor su contenido (cañamazo, barriles de azufre, pabilos para velas) para cambiar éste por otro más cotizado (terciopelos, piezas de seda, raso de damasco)³⁷.

Para la descarga clandestina en los puertos de Indias no encontraron demasiados impedimentos, pues contaban con la complicidad de los vigilantes y de sus jefes. La colaboración era debida a la remuneración tan baja que recibían estos guardas, y al afán de lucro y ambición de los que ostentaban cargos. Igualmente tenían la ayuda de los pescadores, de los pasajeros, y de la tripulación. Estos cada vez que bajaban a tierra filtraban cuanto podían, en especial ropas que pasaban puestas.

Hasta tal punto se generalizó esta vía que había personas que, previo pago de un real o dos según resultara el negocio, prestaban sus cuerpos para sacar sobrepuesto lo máximo posible, y dejarlo en depósito en algún punto de apoyo que tuvieran en tierra, como pulperías, casas de amigos, etc. De este modo era frecuente ver desembarcar gente sumamente gruesa, y regresar completamente enflaquecida.

35. Haring, Clarence H.: «Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos». México 1939. Pág. 270.

36. Bentancur Ariel, Arturo: «Contrabando y contrabandistas. Historias Coloniales». Uruguay 1982. Pág. 59.

37. Vila Vilar, Enriqueta: «Las ferias de Portobelo: Apariencia y realidad del comercio con Indias». Sevilla 1982. Pág. 302.

TORNAVIAJES

Al regreso de la flota el fraude era mucho mayor puesto que traían metales preciosos y géneros valiosos en gran parte sin registrar. Merecía con crece correr el riesgo a pesar de estar legislado por cédula del 2 de mayo de 1631 que, en los galeones sobrecargados, los maestros culpados perderían todos sus bienes, y sufrirían destierro perpetuo de la Carrera de Indias y del Reino por cuatro años, cumpliéndolo en Alarache³⁸.

El algunos casos el valor de lo transportado ilegalmente superaba a lo declarado. Tal fue el caso de la flota de Rodríguez Farfán en 1555, que llevaba registrado 150.000 pesos, y 350.000 sin registrar³⁹.

Fue necesario reforzar las precauciones para impedir que pudiera llegar a puerto el matute, pues empleaban infinidad de trucos para conseguirlo.

Se dieron instrucciones en 1618 a los funcionarios que se trasladaban a Cádiz a recibir las flotas para que visitaran los paños de pan, porque en los petates y entre la masa traían oro y plata; las botijas de aguada que solían venir llenas de cochinilla; debajo del lastre donde ocultaban paños con barras y planchas de plata. Igualmente había que revisar las cámaras de popa que venían aforrada, y entre el aforro se sabía que echaban el oro en unas bolsas de red de Campeche que con un «garabato» grueso de alambre las sacaban después⁴⁰.

Otro escondite a tener en cuenta eran las pipas que marcaban con la etiqueta de «purgas», cuyo contenido lo reemplazaban por cochinilla a granel.

En cualquier resquicio del barco podía venir disimulado el contrabando, y por lo tanto de difícil localización, por lo que hubo que prestar atención en interceptarlo cuando lo desembarcaban.

Los métodos que utilizaban eran múltiples. A veces se valían de sus propios medios como cuando descargaban las pertenencias personales de los oficiales de marina que ofrecían su palabra de honor como aval, y a su cobijo alijaban voluminosos equipajes. Algo parecido ocurría con los pasajeros, o con los cajones en que, alegando

38. Real Cédula. Madrid 2 mayo 1631. A.G.I. Indiferente General 2693.

39. Flores Moscoso, Angeles: «Naufragios en el Golfo de Cádiz. Siglo XVI». «Actas de las II Jornadas de Andalucía y América». Sevilla 1984, pág. 352.

40. Instrucción a los administradores que van a recibir lo que traen de Indias a Cádiz. 1618. A.G.I., Consulados lib. 554, fols. 118, núm. 12.

iban destinados al gobernador, o a personas principales, sacaban el oro. Para la plata usaban toda clase de receptáculo (maletines de cirujanos, barricas, petates, etc), y en cuanto a las monedas las pasaban ocultas en los bolsillos y en el cuerpo.

En otras ocasiones empleaban elementos externos. Tiraban los fardos a la mar con boyas de donde lo recogían los metedores en barcas para transportarlos a las ensenadas y recovecos solitarios de la costa, o para transbordarlos a las embarcaciones extranjeras a que iban destinados, según las marcas que traían los bultos. Por este trabajo arriesgado los metedores recibían el 3% si era plata, y el 2% si era oro, descendiendo algo el porcentaje en la segunda forma de entrega⁴¹.

Esta anarquía se intentó atajar por medio de un despacho de 1637 ordenando al presidente de la Casa de la Contratación repar-tiera por Sanlúcar, Ayamonte, el Condado, etc., jueces oficiales que procedieran contra los infractores⁴². Se dispuso asimismo, que los pescadores, en víspera de llegada de la flota, no salieran a faenar por las cercanías del Puerto de Santa María, Rota y Chipiona, pues al ser este litoral pedregoso era el lugar adecuado para ocultar el contrabando. Otra de las precauciones tomadas fue el prohibir que ningún navío se acercara a la flota a excepción del del juez de visita, y que nadie subiera a bordo, incluyendo a los frailes que, con el pretexto de pedir limosna, ocultaban bajo sus hábitos el oro⁴³.

ARRIBADAS MALICIOSAS

En los viajes tan largos y de tanta duración que realizaban los barcos que cubrían la Carrera de las Indias, estaban expuestos a infinidad de contingencias que les obligaban, a veces, a tener que refugiarse en los puertos más cercanos, aunque no estaban autorizados a desviarse de su ruta a no ser por una necesidad extrema.

Aquí es donde surgía el fraude, pues esta urgencia fue falseada en multitud de ocasiones. Bien es verdad que, para conseguir sus fi-

41. Gómez Gómez, Amalia: «Nota sobre el contrabando gaditano a fines del XVIII» en «La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)». Cádiz 1976, pág. 239.

42. Despacho al presidente de la Casa de la Contratación D. Bartolomé Morquecho. Madrid 15 septiembre 1637. A.G.I. Indiferente General 582, lib. IV, fols. 128-129.

43. Instrucción a los administradores que van a recibir las flotas a Cádiz. 1618. A.G.I., Consulados lib. 554, fols. 118, núm. 11.

nes y acogerse a las normas vigentes, se presentaban en los fondeaderos con un daño existente, pero que había sido provocado con un gran esmero para evitar la posibilidad de probar su intencionalidad.

Una vez que se autorizaba a la embarcación a atracar, era visitada por el juez de arribada que, asesorado por expertos en la construcción naval, dictaba el tiempo que podía permanecer en dicho puerto para su reparación.

Estaba reglamentado que en estas condiciones, mientras que duraban los trabajos, se depositaran las mercancías que transportaba en unos almacenes que permanecían herméticamente cerrados y sellados hasta el momento de sacarlas para reembarcarlas en el navío reparado.

Sin embargo, siempre quedaba un postigo factible de abrise por donde sacar los géneros que vendían, aunque se exponían, tanto el comprador, como el vendedor, como el intermediario a perder sus bienes y lo comprado si eran descubiertos. Además, a los mercaderes, tratantes, o revendedores se les condenaba a 10 años de galeras; a las personas de calidad mezcladas en esto, al destierro perpetuo de las Indias; y a los eclesiásticos, a considerarlos como extraños, y a perder sus temporalidades⁴⁴.

Estas medidas a igual que todas las antes mencionadas no tuvieron una efectividad concluyente, y la picaresca siguió dominando y practicándose por una población laboral al margen de la ley que hizo del fraude una profesión, hasta tal punto que en 1738 se descubrió en Cádiz una especie de escuela dedicada a enseñar el oficio de introducir, camuflar, etc.⁴⁵.

44. Ordenanzas sobre los descaminos y arribadas forzosas. Madrid 17 enero 1591. A.G.I. Indiferente General 2661, punto VIII.

45. Bentancur Ariel, Arturo: op. cit. pág. 100.