

Motines en las flotas a Indias durante el siglo XVI

Mutinies in the Spanish fleets to Indias in the 16th Century

Alberto Abasolo Barandika
Universidad Nacional de Educación a Distancia
<https://orcid.org/0009-0000-9306-4510>
aabasolo6@alumno.uned.es

Recibido: 02/08/2024; Revisado: 07/01/2025; Aceptado: 19/02/2025

Resumen

Este artículo estudia los motines que se produjeron en las flotas de Indias como una forma de disconformidad ante las nuevas condiciones económicas y sociales que provocaban los viajes trasatlánticos. Aunque el tipo de navegación en convoyes que impuso la corona española, con su combinación de vigilancia sobre las naves y control sobre el poder de los capitanes, contribuyó de manera decisiva a la estabilidad social a bordo, mostraremos que estas rebeliones suponen el reflejo de los conflictos sociales dentro de una sociedad en proceso de cambio hacia una economía capitalista.

Palabras clave: Motín, delincuencia, Flotas de Indias, Administración de justicia.

Abstract

This article explores the mutinies that took place in the fleets to Indias during the XVI century as a way to express disagreement with the new social and economic requirements of the transatlantic voyages. Although the navigation in fleets imposed by the Spanish crown, with his mix of a close watch of the vessels and the monitoring of the master power, contributed in a decisive way to social stability onboard, it will be proved that these rebellions mirror social conflict in a society on the brink to change to a capitalist economy.

Key words: Mutiny, Crime, Fleets to Indias, Justice Administration.

1. INTRODUCCIÓN

Sin duda, motín es una palabra sugestiva. Inevitablemente, su mención evoca hazañas y aventuras con los que todos estamos familiarizados. Escenas de luchas a bordo de navíos, oficiales colgando de las gavias, soldados que se enfrentan a sus superiores, o guardias de prisión asesinados por los presos ¿Quién no ha oído hablar del motín de la Bounty o de la rebelión de los marineros del acorazado Potemkin? La escena de la escalinata en el puerto de Odessa filmada por Eisenstein forma parte ya de nuestro acervo cultural, al igual que Marlon Brando rebelándose contra el capitán Bligh o la infinidad de películas sobre piratas amotinados que sembraban el terror en el Caribe. Una serie de lugares comunes han acabado por moldear nuestra imaginación y han provocado que hoy día la mayoría de las personas tengan una visión romántica y exaltada de los motines que, sin embargo, no se corresponde con la realidad.

Al igual que otros conceptos cuyo significado parece claro a primera vista, este pierde nitidez según acercamos el foco y observamos cuantas actividades diversas se agrupan bajo la misma denominación. En la Edad Moderna, la palabra motín se usaba con liberalidad para designar cualquier tipo de alboroto o desorden siempre que implicara a más de una persona y amenazara el orden de la organización donde se producía. Incluso una pelea tumultuaria podía ser considerada como tal sin necesidad de que ésta desafiara la autoridad establecida. En la actualidad, algunos autores han defendido incluir dentro de este término acciones que nos pueden parecer alejadas de su significado «natural». Así, Mark Weitz ha estudiado las desertiones en masa en el ejército confederado al final de la guerra civil americana como una forma de motín (HATHAWAY, 2001: 3-25) y otros autores (PARKER, 1973: 47; SHERER, 2014: 896; LAMMERS, 1969) ven en algunos motines de la Edad Moderna una especie de huelga *avant la lettre*, una forma de protesta laboral con unos objetivos concretos y limitados que, generalmente, tomaban la forma de reivindicaciones salariales. Elihu Rose (ROSE, 1982: 561-565), en su estudio dedicado a los motines militares del siglo XX, remarca las diferencias que tienen muchos movimientos que se engloban bajo este término y se pregunta por la idoneidad de usar una sola palabra para describir tal variedad de situaciones. De hecho, constata el reparo en utilizarlo que muestran actualmente las partes enfrentadas en estos conflictos y el recurso de ambas a eufemismos que suavicen una realidad desagradable y peligrosa.

Se hace, por tanto, necesario precisar el significado de este concepto y establecer con exactitud a qué nos referimos cuando hablamos de un motín. Covarrubias, en su Tesoro de la lengua castellana, define el término como «alteración de soldados y gente de guerra» y añade, «esto suele suceder por develles muchas pagas y particularmente en los que son conducidos en forma que están siempre aparejados para quien mejor partido les hiciere».¹ Una descripción que debe mucho a las circunstancias históricas del momento en que se redactó el diccionario, cuando las tropas mercenarias en Flandes protagonizaban continuos motines debido al

1 (Covarrubias, 1611: 570) Consultado on-line el 24/06/2024 en <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000178994&page=1>

sempiterno retraso en las pagas, pero que resulta muy restrictiva y, como veremos más adelante, no concuerda del todo con el uso que daban a la palabra muchos de sus contemporáneos. Mucho más cerca en el tiempo, el diccionario on-line de la RAE, recoge motín como el «movimiento desordenado de una muchedumbre, por lo común contra la autoridad constituida»² y el diccionario del español actual de Manuel Seco lo define como un «movimiento colectivo de protesta, de ámbito limitado, en forma tumultuosa y violenta y generalmente espontáneo contra una autoridad». Esta última definición resulta más completa que la anterior, quizás demasiado genérica e imprecisa, pero al mismo tiempo añade atributos a su sentido en los que no todos los autores coinciden.

Aun así, de la comparación de estas tres definiciones podemos entresacar cuatro conceptos que nos ayudarán a perfilar el significado exacto de la palabra. En primer lugar, envuelve a más de una persona, es colectivo no individual. En segundo lugar, es tumultuoso, es decir agitado y desordenado. Hay que hacer notar que la RAE no considera que la violencia sea parte consustancial de un motín y le basta con que sea desordenado. Aunque ni siquiera esto es siempre necesario para algunas instituciones: en la Armada, la simple decisión colectiva de no obedecer órdenes, aunque no llevara aparejada ninguna acción de protesta, se consideraba un motín (HATHAWAY, 2001: 3-25). Se produce siempre contra la autoridad establecida y, por último, es de ámbito limitado, es decir no es una revolución, no tiene porqué subvertir las bases de la sociedad o la comunidad naval, ni siquiera pretenderlo (aunque en ocasiones hayan funcionado como detonantes o hayan actuado en conjunción con un movimiento revolucionario). Se deduce de estas definiciones que no necesita completarse la acción para ser considerada un motín, es decir, no necesita ser exitosa, basta con que se inicie ese movimiento colectivo de protesta para que se complete el motín. Ninguna de las dos definiciones «modernas» considera que el ámbito en que se produce este movimiento de protesta sea relevante, sin embargo hoy en día solo se considera motín a aquellos actos que se llevan a cabo dentro de instituciones muy concretas donde la disciplina es un factor esencial, bien dentro del ejército, bien a bordo de una embarcación o incluso dentro de una cárcel, dejando fuera de su campo de significado rebeliones, alzamientos o insurrecciones que se produzcan en el mundo «civil».

En suma, un motín sería un acto colectivo de protesta contra la autoridad, de carácter tumultuoso y desordenado y con unos objetivos limitados. Esta definición, que puede ser válida para los movimientos de época contemporánea, se muestra insuficiente para describir los motines de la Edad Moderna ya que, en primer lugar, en aquella época bastaba que un altercado amenazara el orden de la organización donde se producía para que fuera considerado un motín, aunque no buscara desafiar la autoridad existente; y, como veremos más adelante, los motines no siempre son tumultuosos, los hay ordenados e incluso considerados con las autoridades. De manera que, para este artículo, he considerado como motín cualquier acto de insubordinación o movimiento colectivo de protesta

² Consultado on-line el 24/06/2024 en <https://dle.rae.es/motín>

dirigido contra las autoridades, independientemente de las reivindicaciones, el desarrollo, la violencia empleada o el resultado que pudiera haber alcanzado. Se podrá argumentar que, al dar una definición tan genérica, estamos vaciando de significado la palabra, pero en realidad estamos colocando el fenómeno en sus justos términos, liberándolo de ideas preconcebidas, más o menos románticas e idealistas, que no hacen sino desviar el foco del interés historiográfico del tema. Teniendo en cuenta estas precisiones me parece indudable que, si bien no fueron abundantes, sí que se puede afirmar su existencia en las flotas de Indias. Bien es cierto que en este artículo trataremos todos aquellos motines que se produjeron en las diversas flotas que hicieron la Carrera, tanto las pertenecientes a los convoyes que dos veces al año partían de España para sostener el comercio con las colonias, como las distintas flotas de conquista o colonización que se aprestaron durante esta centuria. Una vez establecida esta premisa, haremos un recuento de los motines de que tenemos noticia en el siglo XVI, precisaremos sus características, los clasificaremos y trataremos de responder a varios interrogantes: quiénes los llevaron a cabo, cuáles fueron las causas que los provocaron y las diferentes respuestas que las autoridades dieron a estos desafíos para desvelar algunos de los conflictos que enfrentaba la sociedad española de la época moderna

2. METODOLOGÍA

Este artículo examinará únicamente los motines que se produjeron en las flotas que atravesaban el océano atlántico para unir los territorios recién descubiertos con la metrópoli. Hemos descartado los alzamientos que pudieran producirse en viajes ocasionales de naves solitarias debido a que el hecho de navegar en convoy constituye el factor clave para explicar la escasez de levantamientos en la ruta atlántica hispana, debido a la capacidad de control que esto daba al general sobre las embarcaciones y sus tripulaciones y por el límite que imponía a la autoridad de cada uno de los mandos de la flota, dos aspectos que, como demostraremos al final de este trabajo, resultaban determinantes para la prevención y represión de los motines. Tampoco recojo alzamientos en los viajes de exploración y descubrimiento, el más famoso de los cuales se produjo durante la expedición de Magallanes, por el carácter excepcional de este tipo de aventuras y la especialización y homogeneidad de sus tripulantes, que limita el alcance social de las conclusiones que se puedan extraer de ellos.

Se trata de estudiar el motín como respuesta a las nuevas relaciones de trabajo que imponía el sistema de navegación surgido de los grandes descubrimientos de los siglos XV y XVI y el acceso a mercados cada vez más lejanos. Las condiciones económicas y sociales surgidas de la expansión colonial y el posterior capitalismo comercial provocaron fuertes tensiones en el seno de estas comunidades efímeras e incompletas que se formaban a bordo de las armadas transoceánicas. Tensiones que, en ocasiones, se solventaban de manera pacífica, pero, en otras, como las que aquí estudiamos, estallaban violentas. Las flotas que formaron la Carrera de Indias corrían peligros e incomodidades, pero también contaban con el factor de

regularidad y estabilidad que impuso la corona a sus salidas para asegurar sus ingresos anuales. La misma estructura de estas flotas reflejaba, aun de manera parcial e inexacta, las instituciones del Antiguo Régimen y su miscelánea de embarcados: marinos y militares, artesanos, mercaderes y escribanos, nobles y religiosos, suponen, del mismo modo, un reflejo de la sociedad de la época.

El sistema de flotas para el tráfico con las Indias había surgido a principios del siglo XVI de manera natural como la mejor forma de asegurar la navegación en alta mar. Navegar en convoy permitía la asistencia mutua en casos de naufragio, la protección ante ataques enemigos o el socorro frente a la escasez de alimentos. Permitía también el control de un comercio que la corona quería centralizado y dirigido por una institución pública como la Casa de la Contratación con sede en Sevilla y, por último, se confiaba en que ayudara sino a acabar, al menos a disminuir, el contrabando generalizado. De manera que durante el primer cuarto del siglo las autoridades fueron dando pasos hacia el establecimiento de una navegación reglada y protegida por una armada real. Ya en 1526 se dicta una primera prohibición para la navegación de barcos aislados en la Carrera y, aunque no se hizo mucho caso de ella, o precisamente por ello, el aumento del tráfico comercial y de las amenazas corsarias a partir de la tercera década del siglo, forzó a organizar este tipo de navegación de una manera más formal (MIRA CABALLOS, 2006). En 1543 se promulgan las ordenanzas que sentarán las bases del tráfico indiano durante los dos próximos siglos. En ellas se dictaba que únicamente podrían salir para las Indias dos flotas al año: la de Tierra Firme se dirigiría a Cartagena de Indias, posteriormente a Nombre de Dios y, una vez cargada la plata del Perú, hacia la Habana, donde se reuniría con la flota de Nueva España, que ya habría recogido la plata del virreinato en Veracruz. Una vez juntas iniciarían el tornaviaje con la protección de los barcos de la Armada. Se proponían como fechas de salida de España los meses de marzo y septiembre, respectivamente, y la vuelta en el verano siguiente, antes de la temporada de huracanes en el Caribe. El sistema acabará por implantarse y adquirir su forma definitiva con la disposición de julio de 1561, que prohibía taxativamente la navegación en solitario e imponía las salidas de las flotas en enero y agosto (MIRA CABALLOS, 2015: 34-39). La escolta de estas dos flotas se sufragaba con los fondos recaudados por la avería, una tasa de la que se hacían cargo los mercaderes y que, durante el siglo XVI, rondó el 2'5% del valor de la mercancía transportada (CABALLERO JUÁREZ, 1997: 295).

Además de las flotas que conformaron la Carrera de Indias, expediciones de distinto carácter cruzaron el océano con permiso de la corona. En este artículo hemos incluido los motines que ocurrieron en la expedición que Pedro Menéndez de Avilés capitaneó para la conquista de la Florida y la de Diego Hernández de Serpa a la Nueva Andalucía. Aunque estas expediciones eran el resultado de un asiento con la corona, es decir de un contrato privado entre los generales y el rey por el cual el particular que firmaba el asiento se comprometía a asumir los trabajos y los gastos necesarios para la conquista y colonización de un territorio a cambio de concesiones territoriales y comerciales, considero que las similitudes son bastantes como para incluirlas en este estudio. No tanto en su aspecto jurídico y formal como en el naval y social. Ambos generales tenían experiencia

en la travesía del atlántico, más aún Pedro Menéndez de Avilés, que, desde 1555 ostentaba el cargo de capitán general de las Indias y antes del suceso que se narra aquí ya había cruzado el Atlántico como general al mando de la flota de Nueva España tres veces y aún lo haría una vez más con la flota de Tierra Firme en 1570, por lo que no es extraño que echara mano de esta experiencia para su empresa colonizadora (LYON, 1983: 19-37). La ruta que seguían era prácticamente la misma y las flotas contaban con la misma combinación de naves necesaria para llevar a cabo sus misiones, con las capitana y almiranta fuertemente artilladas abriendo y cerrando la formación, las naves de carga entre medio de ellas y las embarcaciones ligeras, los pataches, actuando de enlace entre unas y otras. También aquí encontramos la misma heterogeneidad entre los embarcados y la misma presión por las condiciones de navegación: la promiscuidad, las disputas por el escaso espacio disponible, la incertidumbre ante los peligros, la mala comida, etc. que, en muchos casos fueron la chispa que provocó los alzamientos.³ Incluirlas en este estudio, nos permitirá profundizar en problemas generales como la incapacidad de la monarquía hispánica para sostener el esfuerzo colonial sin la ayuda de extranjeros y las fricciones entre los poderes locales y la autoridad de la corona en la gestión de la carrera de Indias.

3. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Probablemente sea desde la sociología donde se ha mostrado un mayor interés por perfilar los atributos definitorios de estas revueltas. Cornelis Lammers (LAMMERS, 1969) parte en su análisis de la sociología de las organizaciones y defiende no ya una semejanza sino hasta una identidad completa entre motines y huelgas. Según este autor, estos dos fenómenos comparten características similares como que en ambos casos se trate de acciones para promover u oponerse a un cambio y el ser el producto de un comportamiento colectivo. Además de ello, coinciden en la categoría social de los participantes, siempre de un estrato bajo, que se rebelan contra la autoridad de una élite dirigente; el contexto en que se desarrolla el conflicto, espacios acotados, cerrados, en los que impera una fuerte disciplina y en los que se desarrolla una cultura propia por parte de los subordinados; y en las estrategias empujadas, el recurso a la violencia o la negativa a llevar a cabo un trabajo. Desde este punto de vista, ambos movimientos de protesta pueden clasificarse, según su objetivo, en tres tipos distintos: aquellos que persiguen la satisfacción de una reivindicación laboral, los que buscan la secesión del grupo y los que pretenden la toma del poder en la organización.

En la década de los 60, Amitai Etzioni (ETZIONI, 1975: XVI-XX) propuso un nuevo modelo de análisis comparativo de las organizaciones sociales complejas, que bautizó como *Compliance Theory*, por el cual éstas se clasificarían según el

³ Sobre la composición social de las tripulaciones y la vida cotidiana a bordo, ver NAVARRO GARCÍA, 1967, 1969; GIL-BERMEJO, 1974; BORREGO PLA, 1985; MARTÍNEZ, 1983; GIL-BERMEJO, PÉREZ-MALLAÍNA, 1985; SÁNCHEZ LORA, 1986; MORENO CEBRIÁN, 1989; PÉREZ-MALLAÍNA, 1992, 2015a; TEMPÈRE, 2002, 2009; FERNÁNDEZ CHAVES, 2018; MATEUS VENTURA, 2018; HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2021, 2023, 2024.

tipo de poder que ejercen sobre sus miembros. Este autor defiende la existencia de tres categorías de organización a las que atribuye distintas características: la coercitiva sería aquella en la que la «conformidad» se consigue mediante el miedo y la amenaza; la utilitaria, en la que la promesa de una recompensa hace el papel de disciplinador; y, por último, la normativa, en la que es la implicación con unas normas sociales y morales la que consigue la identificación de los miembros con el grupo al que pertenecen. No se trata de profundizar aquí en los rasgos que presenta cada tipo, algunos son evidentes, sino de constatar que según el tipo de «conformidad» predominante, no solo la estructura de poder de cada grupo es distinta, también la respuesta de las clases subordinadas a esa autoridad es diferente. Así, Lammers establece un paralelismo entre este tipo de organizaciones y los objetivos de los motines/huelgas, de manera que a la organización coercitiva corresponde los movimientos de secesión, a la normativa, la de toma de poder y a la utilitaria, la reivindicación laboral. Si bien este esquema se presenta aquí de una manera un tanto rígida, estas categorías no son excluyentes entre sí ya que, lógicamente, no existe en la realidad una separación drástica entre los diversos tipos de organización, sino que acostumbran a venir combinadas, confundidas o a variar en el tiempo.

Elihu Rose (ROSE, 1982: 565-567), por su parte, propuso analizar los motines como un proceso en tres fases: origen, donde cabe un análisis de las causas que lo produjeron, las condiciones de trabajo, la falta de legitimidad de la autoridad o las condiciones sociales; el desarrollo, con especial atención al catalizador que lo hizo posible, la duración y el liderazgo; y, por último, las consecuencias, a corto, medio y largo plazo, para el grupo que se rebeló y para la sociedad entera, si es el caso.

Esta línea de estudio se inscribe dentro de lo que se ha venido en llamar el funcionalismo. Esta corriente defiende una visión orgánica de la sociedad en la que cada miembro de la organización tiene una función que le es propia y el deber de los científicos sociales sería conseguir que ese miembro cumpla la función asignada en la mejor de las condiciones y con el mejor de los resultados. Si, en el curso de su actividad, un miembro, o grupo social, rechaza la función que le corresponde, se trata de identificar las causas que le han llevado al rechazo y poner remedio para que la actividad de la organización no se vea afectada. De manera que el motín se estudia como una disfunción o «avería» en el sistema. Una concepción favorecida por ciertas corrientes anglosajonas y especialmente las autoridades marítimas y militares, que se encuentran así frente a un problema con unos límites precisos y un diagnóstico claro. El motín pierde así gran parte de su significación social y se reduce a una «disfunción», una protesta por unos hechos puntuales que la autoridad debe corregir, haciendo un equilibrio entre el respeto a la autoridad y los reglamentos vigentes y las reivindicaciones de la tropa. Para los seguidores de esta corriente, el hecho de que la causa inmediata que provoque el motín sea una reivindicación concreta y, a menudo, sin importancia, el hecho de que los amotinados no manifiesten una preocupación ideológica o expliciten una protesta social, es prueba de que ésta no existe y puede por tanto ser expulsada de la «ecuación». El motín se trata entonces como una cuestión meramente funcional. Una rotura en el orden natural de las instituciones que debe ser solucionada de

lo forma más rápida y limpia posible: un aumento de sueldo, una mejora de la calidad de la comida, un cambio de horarios y el problema está solucionado. En este tipo de trabajos microsociológicos, la cuestión social queda relegada. Aunque reconoce la importancia que puede tener en algunos motines, aparece siempre como un factor externo al mismo. Una circunstancia para tener en cuenta, pero accesorio para conseguir el buen funcionamiento de la institución objeto de su atención.

A pesar de estos reparos, su aportación es un buen ejemplo de las ventajas que trae aparejada la aproximación interdisciplinaria. La sociología nos da un marco en el cual situar nuestro objeto de estudio, las herramientas para perfilarlo y precisar sus características y objetivos, también nos muestra otra mirada, más atenta a los mecanismos internos de las organizaciones sociales. Sin embargo, la mayoría de los movimientos de protesta estudiados por los sociólogos son de época contemporánea y sus características son las modernas. La sociología es una ciencia sincrónica que no presta mucha atención al efecto que el paso del tiempo tiene sobre estas organizaciones y tiene cierta tendencia a considerarlas como productos acabados, estables a lo largo de los siglos. Lo que ha provocado que a muchas de las incursiones sociológicas en la historia se les haya reprochado un tratamiento anacrónico del hecho histórico (LEVY Y ROBERT, 1984: 401).

Porque, como bien explica Elisabeth Carney en su estudio sobre los motines en el ejército macedonio de Alejandro Magno, el concepto de motín no ha permanecido estable a lo largo de los siglos. De hecho, ha cambiado tanto que es lícito preguntarse si no estaremos utilizando una sola palabra para expresar realidades diferentes (CARNEY, 1996). Si así fuera, el análisis sociológico, además de anacrónico, estaría preso de un planteamiento nominalista donde la fuerza del término con que se quiere expresar un fenómeno, oculta en realidad la existencia dentro de él de acciones heterogéneas. Desde este punto de vista, asimilar dos conceptos tan alejados en el tiempo como los motines de época precontemporánea y las huelgas laborales se revela como un error que deja de lado cuestiones básicas como el cambio de una sociedad estamental a una de clases, la industrialización, la creación de una cultura proletaria, etc.

De modo que, a la hora de establecer sobre qué realidad estamos tratando se hace imprescindible acudir a su contexto histórico. En la actualidad, en las organizaciones de tipo militar, el concepto de disciplina se centra en la obediencia incuestionable a la cadena de mando. Las órdenes se han convertido en la expresión de una jerarquía social estricta y su incumplimiento supone una rotura grave de ese mismo orden, una falla del sistema que solo se puede reparar con severos castigos, por lo que el motín se trata como un desafío grave y absoluto al orden establecido. La consecuencia es que hoy en día los motines tienen un carácter de punto de no retorno que no se daba en los motines de la época Moderna. En la actualidad, se magnifica el significado de esas quiebras hasta el punto de que la responsabilidad de que la organización deje de funcionar como está previsto recae tanto en los que se insubordinan como en las autoridades responsables de mantener el orden. De ahí el moderno tabú en usar la palabra que nota Elihu Rose. Si el motín es una falla grave del sistema, si afecta a todo

el sistema y es responsabilidad no solo de los que se rebelan sino también de los oficiales, entonces, la mera existencia de este supone una grave amenaza para la existencia de la organización y un reproche para la capacidad de mando de la oficialidad. De manera que muchos oficiales, enfrentados a este hecho de desagradables consecuencias para ellos y sus carreras, prefieran minimizar su alcance y negar la existencia de un verdadero motín entre los hombres a su mando. Se ha desarrollado así un tabú con respecto a la palabra que se omite y se niega en tanto sea posible. Tabú compartido por los mismos amotinados, que comparten el mismo respeto por un acto que les deja sin posibilidad de vuelta atrás (ROSE, 1982: 561-565). Justamente lo contrario de lo que sucedía en la Edad Moderna, donde no sólo no existía ningún reparo en usar la palabra, sino que se usaba con frecuencia y, en ocasiones, con un indisimulado ánimo de perjudicar las reivindicaciones de la tropa o la tripulación. De manera que las menciones a motines son abundantes en los archivos de la época, especialmente los judiciales, para nombrar hechos que en el presente nos parecen muy alejados de los que entendemos por este término: peleas, insubordinaciones individuales o faltas de respeto, insultos, etc.

Frente a este concepto moderno, Carney defiende que en el pasado la disciplina de un grupo social se basaba no tanto en una estricta obediencia a la autoridad como en el respeto a un código común de conducta. Un código que obliga a todos los miembros del grupo y que la oficialidad no puede violar apelando a la jerarquía como valor supremo. Siguiendo el esquema de Etzioni, nos encontraríamos frente a una organización de tipo normativo. Entraríamos así de pleno en el debate sobre cómo se impone (o acuerda) la disciplina dentro de una organización o grupo social. Por un lado, aquellos que defienden que esta disciplina se impone desde arriba, bien recurriendo a la coacción o a la seducción en los grupos más sofisticados, tal y como defendían Oestrich o Foucault, o bien gracias a la autorregulación y al papel de las instituciones de sociabilidad, formales o informales, que ayudan a conseguir un acuerdo general. Y aún más pertinente para nuestro estudio, el papel que corresponde a la justicia en este proceso ya sea como instancia neutra que arbitra los conflictos dentro del grupo o bien como elemento de dominación de clase (DINGES, 2002).

En cualquier caso, es obvio que las autoridades de la Edad Moderna esperaban de sus soldados o marineros que cumplieran las ordenes que se les daban, de igual forma que las organizaciones disciplinadas contemporáneas también descansan en un código moral común para mantener la legitimidad social y con él la disciplina en el grupo. Lo que defiende Elisabeth Carney es el predominio de un tipo sobre el otro y, principalmente, la inexistencia en la Antigüedad de una rígida jerarquía con un sistema disciplinario basado en el cumplimiento de las órdenes como valor supremo para el buen funcionamiento de una organización. La razón de ello es que las organizaciones disciplinadas no formaban un grupo esencialmente diferenciado del resto de la sociedad y, por tanto, no se esperaba de un soldado una disciplina mayor o distinta de la que se exigía a un civil (CARNEY, 1996: 19-31). Bien es cierto que esta investigadora aplica su análisis al ejército macedonio de Filipo y Alejandro Magno, pero el argumento es válido para la mayoría de las organizaciones precontemporáneas y, sin duda,

para los ejércitos y tripulaciones de la monarquía hispánica. Tal y como explica I.A.A.Thompson, a finales del siglo xv, el ejército castellano aún mantenía las trazas del viejo ejército medieval, un agregado de diferentes cuerpos militares, de carácter transitorio, compuestos por nobles constreñidos por sus obligaciones vasalláticas con el monarca y sus extensas clientelas y servidumbre. Fueron los cambios en las formas de hacer la guerra, la progresiva estatalización de las estructuras de poder y la aparición de la burocracia entre otros factores, los que provocaron la paulatina profesionalización de los ejércitos españoles a lo largo del siglo xvi y, con ello, la separación ideológica, cultural y física entre la milicia y la sociedad que la sostenía (THOMPSON, 2013). Este punto de vista nos ayudaría a explicar la ligereza con que a menudo se castigaban estos desafíos a la autoridad en un ejército en pleno proceso de cambio.

Mucho más cercanos en el tiempo se encuentran los ejemplos que toman para su argumentación los seguidores de la Historia Social Anglosajona. Como es sabido, los investigadores de esta corriente consideran la justicia no como una institución neutra que media en los conflictos entre los diferentes actores sociales, sino como una de las herramientas que la élite social y económica utiliza para someter a la ciudadanía y conseguir una fuerza de trabajo disponible y sumisa (HILL, 1975; LINEBAUGH, 1991; HOBBSAWM, 2001 y 2001a). El delito, por tanto, no sería sino la respuesta de las clases subordinadas a este intento de dominación, una forma de resistencia en una sociedad en la que el conflicto se sitúa en el centro de la acción social y determina la posición de cada uno de los grupos sociales. No hablamos, claro, de una respuesta consciente e ideologizada, sino de la expresión de una disconformidad, un sentimiento básico de injusticia y de reparación que se encuentra en los motivos primordiales de algunos de estos delitos.⁴ Esta utilización de la delincuencia como marcador de las consecuencias sociales de la implantación del capitalismo ha recibido críticas tanto desde la criminología como desde la historiografía: los primeros rechazan el cambio de foco desde el crimen en sí hacia sus efectos sociales, olvidando su dimensión jurídica, y, entre los historiadores, muchos le reprochan el no dar cabida en sus planteamientos al consenso y la legitimidad como formas de conseguir la cohesión social (ÁLVAREZ ALONSO, 1990: 202-203). Hoy día parece haber consenso respecto a que no toda la delincuencia puede ser explicada con este paradigma. Algunos autores incluso critican la aproximación metodológica, reprochándoles que al utilizar el crimen simplemente como apoyo de tesis generales, que son el verdadero tema de estudio, no llegan a hacerse cargo de la complejidad del fenómeno ni de sus variadas dimensiones, con lo que, a la postre, sus análisis adolecen de cierto esquematismo (PÉREZ GARCÍA, 1990: 31-32).

Sea como fuere, entre todos los delitos, los motines, especialmente los que se produjeron en las naves inglesas durante el primer cuarto del siglo xviii, han suscitado la atención de los seguidores de esta corriente ya que parecen venir a respaldar muchas de sus afirmaciones. A finales del siglo xvii, las potencias

4 Subpolíticas, según E.P. Thompson; prepolíticas en la terminología de Hobswam. Siempre dando la idea de movimientos precursores de las protestas de la clase trabajadora en el siglo xix (E.P. THOMAS, 1963: 59-83) (HOBBSAWM, 2001a: 11-26).

enfrentadas a la monarquía hispánica dejan de apoyar las acciones corsarias en el Caribe y éstos pasan de aliados más o menos vergonzantes de sus compatriotas a convertirse en *hostis humani generis*, enemigos de todo el género humano. En la gran mayoría de los casos, las tripulaciones se hacían con el mando de la embarcación tras un alzamiento más o menos sangriento, tras el cual renunciaban a la vida en tierra y se dedicaban a vagabundear por los mares en busca de presas. Estos motines se beneficiaban del aislamiento de las naves, de la indefensión de la oficialidad frente a la superioridad numérica de la tripulación para hacerse con el poder. Podían estar provocados por los malos tratos, la mala calidad de los víveres, desacuerdos sobre la ruta a seguir o incluso estar premeditados desde el momento mismo del embarque, pero el objetivo último era siempre la práctica de la piratería. Es en este momento cuando surge el mito de los barcos piratas como el espacio en que se ensayaron comunidades alternativas, libres e igualitarias, aisladas y enfrentadas a toda la humanidad.⁵ Hay que hacer notar que ninguno de los motines que estudiaremos más adelante puede interpretarse desde esta perspectiva. A los amotinados españoles no los animaba ninguna idea utópica, ni veían ningún aliciente en crear una república flotante aislada del resto de la humanidad, sino que todos ellos tenían como primer objetivo abandonar el barco tan pronto como pudieran e incorporarse de alguna manera a su comunidad, ya fuera en Indias o en España

Los estudios sobre el significado simbólico que el mar tenía entre los marineros de la época, realizados desde la historia de las mentalidades, nos proporcionan una última perspectiva sobre el tema. En la Antigüedad, el mar simbolizaba el gobierno de Satanás. Según la tradición medieval, más allá del océano se encontraba el fin del mundo, un lugar de tinieblas permanentes que provocaba el temor de las tripulaciones. Y aunque esta imagen estaba desacreditada entre las élites intelectuales, seguía actuando con fuerza entre las tripulaciones (BELLEC, 2004: 431). De igual manera, el mar se veía como un lugar inestable y peligroso, habitado por monstruos infernales ávidos por hacerse con las vidas de los marineros. Este mundo agitado y cambiante, que representa los peligros y dificultades del mundo, se constituye en el escenario de la disputa entre Dios y Satanás. Miedo y esperanza cohabitan en él. Los elementos desencadenados evocaban el retorno del caos primitivo que Dios había ordenado el segundo día de la creación al separar las aguas. El mar es el caos, el mundo sin dios, el lugar donde habita la demencia y la sinrazón (DELUMEAU, 1978: 53-69).

Frente a este espacio de miedo, el barco representa la seguridad, la estabilidad, un suelo más o menos firme sobre el que asentarse, el contacto con la comunidad de hombres, el orden. En este sentido, según afirma Villain-Gandossi (VILLAIN-GANDOSS, 2004: 440) la nave se configura como el símbolo de la Iglesia, «le navire est aussi la demeure de Dieu et le Christ est le pilote de la vie des chretiens».

5 Abunda la bibliografía anglosajona sobre el tema. Desde los trabajos más descriptivos DE DOW, G.F.&EDMONDS, J. H. «The pirates of the New England Coast, 1630-1730»; PRINGLE, P. «Jolly Roger. The Story of the Great Age of Piracy»; RANKIN, H. «The Golden Age of Piracy»; a obras de síntesis como las de REDIKER, M. «Between the Devil and the Deep Blue Sea» y «Villains of all nations»; WILSON, P. L. «Pirates Utopías»; o LEMISH, J. «Jack Tarr in the Streets», 1968.

En ningún otro lugar es tan evidente la mentalidad de asedio que Delumeau asigna a la sociedad europea de la Edad Moderna (DELUMEAU, 1978: 43-44). La «ciudad sitiada» ahora lo está no sólo simbólicamente sino en la realidad, rodeada por un elemento extraño, demoníaco y habitado por monstruos prestos a saltar sobre una tripulación atemorizada por miedos reales e imaginarios, humanos y naturales.⁶ Se comprende entonces, que un motín a bordo, además de los peligros inmediatos en que puede poner a la embarcación, supone un desafío a la comunidad cristiana y a la autoridad de Dios. Supone también la introducción de la confusión en un entorno ordenado. En este sentido es reveladora la impresión que pasajeros atrapados en un motín o en un barco pirata tenían del lugar en que estaban. Su sensación de caos, de desorden, era abrumadora y, a la hora de buscar comparaciones para esa confusión, era siempre la imagen del infierno la que se les venía a la cabeza. Y, sin embargo, sabemos que muchos de estos motines no se desarrollaban en una situación de caos, sino que se llevaban adelante con disciplina y, por tanto, cuando los testigos nos hablan de desorden no se refieren en realidad a la falta de orden sino a la existencia de un orden alternativo que ellos son incapaces de apreciar y que inmediatamente califican como obra de Satanás, ahora el gran desordenador, el disolvente de la «buena sociedad cristiana». En este sentido, es reveladora la definición que de motín nos ha dado la Real Academia ya que, al asignar el desorden como uno de los atributos definitorios del sustantivo, hace suya la visión de la élite y la difunde apoyándose en su autoridad lingüística.

Sin embargo, es necesario manejar con cautela estas construcciones teóricas que pretenden ofrecer una explicación completa de un fenómeno complejo. La realidad es generalmente multiforme y desordenada, compuesta por múltiples casos concretos que encajan con dificultad en nuestros sistemas teóricos y tienden en general a sobrepasarlos cuando no a refutarlos de plano. Además, como ya hemos visto, motín es un concepto elusivo, difícil de precisar, que agrupa acciones de distinto muy tipo y gravedad, desde una insubordinación puntual de un cierto número de marineros a la toma del control de regimientos enteros por largos períodos de tiempo. De lo que hemos dicho en estos últimos párrafos, podría deducirse que una acción que desafiaba de esa manera los fundamentos de la sociedad debía toparse con un castigo riguroso e inflexible, pero, del estudio de los casos, veremos que en absoluto es así y que las autoridades se tomaban los desafíos a su autoridad con una desconcertante lenidad.

4. LOS MOTINES

Domingo López de Merlos, portugués, capitán en la galeaza San Juan, de la Armada de Guarda que, dirigida por Juan Tello de Guzmán, en julio de 1557

⁶ Quizás no esté de más este ejemplo de la confrontación entre el Cielo y el Infierno según la descripción que de una tormenta nos dejó en 1609 un pasajero inglés camino de Virginia: «a dreadful storm and hideous began to blow from the northeast, which, swelling and roaring as it were by fits, some hours with more violence than others, at length did beat all light from Heaven; which like an hell of darkness, turned black upon us», tomado de (LINEBAUGH&REDIKER, 2000: 8).

partió para la Española, fue acusado por el maestre Pedro García de Gaviria de desórdenes y excesos.⁷ El capitán parecía ser persona de carácter colérico y violento, nada extraordinario ni reprehensible en un soldado, aunque bastante inconveniente a bordo de una nave atestada de personas, y tan pronto como subió a bordo comenzó a dar problemas. La acusación se presenta en agosto, en las Canarias, es decir, en la primera etapa del viaje. Según parece (porque la fuente es bastante imprecisa en los detalles), Domingo López se apropiaba de vituallas para sí y sus amigos, se quedaba también con el sueldo de algunos marineros, algunos de los cuales echó a tierra después de haberles robado. Utiliza a los soldados para atemorizar a los marineros, pero también trata mal a los soldados y oficiales a su mando. Al llegar a la Gran Canaria, en el puerto de Maspalomas, el capitán se aprovechó de que la nave estaba separada de la capitana para levantar la tripulación:

...en este dicho día por la noche domingo lopez capitan de la dicha galeaza alborotó la dicha galeaza de manera que todos los soldados los amotino y con una espada sacada de la vaina diciendo a un hijo suyo que thenya a su lado ahora es tiempo de tomar armas y diciendo a los dichos soldados muchas vezes a muy grandes voces alborotando la gente de la dicha galeaza a (...) soldados tomad vuestras armas que agora es tiempo e con este ympetu decia a todas las gentes de la dicha palabras de mucha ynjuria llamandolos de vellacos ladrones y enpujandolos con las manos y con la dicha espada sacada que iba para el condestable de la dicha galeaza diciendo que le avia de matar y con anymo ayrado se yva para el para darle con ella...⁸

La chispa que provocó el motín fue un altercado por el honor con el condestable. Alterado por la disputa, el capitán llamó a los soldados a su lado y se hizo con el control de la embarcación. Ya dueño de ella manda a todos los marineros bajo cubierta y pone al condestable en el cepo. La situación se torna confusa, algunos amotinados bajan a tierra y varios de los marineros escapan a nado hacia la isla, con lo que la galeaza queda desamparada para seguir el viaje. Algo más tarde, el maestre se percata de que la nao capitana se acerca al puerto y, aprovechando que el capitán también está en tierra, larga velas para juntarse a ella y advertirla de la situación. La llegada de la nao capitana acaba con la sublevación, tanto los marineros como los soldados amotinados vuelven a la nave y se inicia el procedimiento judicial. Los cargos son graves, se acusa al capitán de quererse alzar con la galeaza y llevársela al Nuevo Reyno (¿Nueva España?) para lo que afirma tener licencia. Se añade también el delito de blasfemia y el haber levantado a muchos soldados con el pretexto de que no les iban a dar paga, y con estas palabras ha hecho que deserten muchos soldados y marineros. El acusado, por su parte, no niega las acusaciones, sino que se centra en afirmar su condición de hidalgo cercado por «villanos». Se queja de que en la Casa de Contratación no le muestran respeto y los desprecia a todos como «mercaderes». La causa contra Domingo López de Merlos se vio a bordo de la nao capitana por el general Juan Tello, pero no se tomó ninguna decisión y al llegar a la Española se trasladó al acusado a tierra para que fuera juzgado por la Audiencia de Santo Domingo. No

7 Archivo General de Indias (en adelante AGI): Justicia, 1003, N. 14.

8 AGI Justicia, 1003, N. 14. Pg. 20.

sabemos las razones del general para abstenerse en una causa que claramente caía bajo su jurisdicción. De hecho, ni siquiera tenemos constancia de que se le llegara a juzgar. Una querella que por insultos y ofensas presentó poco más tarde en Santo Domingo el capitán Domingo López contra su general nos lo muestra libre y paseándose por las calles de la ciudad, lo que nos sugiere que la pena por su amotinamiento no fue demasiado severa o incluso que no recibió ningún tipo de castigo. En esta nueva querella, las pretensiones de hidalguía del capitán aparecen en primer término, sin embargo, ni el general ni los jueces parecen dar ninguna importancia a sus alegaciones y tratan al ahora querellante con indisimulada displicencia.⁹

Del mismo carácter, pero mayor gravedad, fue la revuelta protagonizada por Francisco Téllez, capitán de infantería de la Armada, en mayo de 1569, en la escuadra fletada para la colonización de la Nueva Andalucía, al mando del general Diego Hernández de Serpa.¹⁰ Cuando la flota aún se encontraba fondeada en la bahía de Cádiz, el general mandó a sus lugartenientes y capitanes que se acercaran a la nave capitana para recibir las últimas instrucciones antes de la partida. Francisco Téllez, junto con otros acusados, reprocha al general el estar actuando contra el asiento que firmó con el rey, en provecho propio y deservicio de su majestad, ya que, según la última inspección del visitador, las municiones, aparejos y bastimentos no eran suficientes para el viaje ni cumplían los términos del contrato. No le reconocen, por tanto, ninguna autoridad y se niegan a emprender el viaje. Aun así, rehúsan abandonar la flota y tras volver a su navío, se hacen con el mando de este y fuerzan al piloto a apartarse de las otras naves. Esa misma noche, el gobernador hace un intento de reducir a los desobedientes: con la capitana y la almiranta, tratan de rodear la nave de los amotinados, pero uno de los oficiales observa la maniobra y da la alarma:

comenzo a dar voces diciendo arma, arma, soldados subir arriba porque la capitana y almiranta vienen a barloar con nosotros y nos quieren prender y juro a Dios que hemos de morir primero aquí todos que consentir (...) al rey, que aquí somos sus servidores y no conocemos gobernador. Y assi todos los soldados subieron sobre cubierta con sus arcabuzes y cuerdas ensendidas y el dicho don Fernando (Fernando Hermoso, oficial y cómplice de Francisco Téllez) se puso unas corazas y tomo una espada y una rodela...¹¹

El general, al ver que han sido sorprendidos, renuncia al ataque y se aleja. Los soldados pasan la noche en vela, de guardia y con las mechas encendidas. A la mañana siguiente se produce un giro sorprendente: el corregidor de la ciudad se acerca a la flota, y arresta al gobernador en vez de a los amotinados. Entramos aquí en una fase de política local confusa y enrevesada. El capitán Francisco Téllez probablemente perteneciera a alguna rama secundaria de la casa de Medina Sidonia, y es de imaginar que disfrutara en el lugar de una influencia que utilizó para poner al corregidor de su parte (aunque el corregidor era un cargo real y no

⁹ AGI Justicia, 979, N. 2.

¹⁰ AGI Justicia, 970, N. 6; Justicia, 891, N. 1; y Justicia, 1000, N. 2, R. 1.

¹¹ AGI Justicia, 970, N. 6, pg. 40.

dependiente del señorío). Se forman dos bandos claramente diferenciados: por un lado, los amotinados cuentan con la ayuda del corregidor y sus oficiales que, en un primer momento, se hacen dueños de la situación; y por el otro el gobernador Hernández Serpa junto con el juez de la Casa de la Contratación de Cádiz, Juan de Avalía. Estos últimos no contaban con apoyos en el lugar, pero sí con la autoridad del rey que, aunque en los primeros días no se hace notar, más tarde impone toda su fuerza y obliga a los amotinados a huir. La situación se torna aún más enmarañada, los testimonios se contradicen y datos nuevos aparecen a cada momento. En resumen, los amotinados huyen de la nave al Puerto de Santa María y aprovechan que la ciudad estaba entonces atacada por la peste para esconderse y desaparecer. Más tarde intentarán unirse a las fuerzas que don Juan de Austria dirigía contra los moriscos insurrectos en las Alpujarras, pero ya para entonces la compañía se había disuelto y los cabecillas habían sido detenidos. Francisco Téllez consiguió ser liberado bajo fianza con la condición de que antes de veinte días se presentara en la cárcel real en Madrid y desde allí prosiguiera el recurso ante el Consejo de Indias. Un mes más tarde aún no había comparecido ante la justicia de la corte y no tenemos constancia de la sentencia final. Sus cómplices en el motín (los mandos medios de la compañía) tuvieron peor suerte y fueron condenados a cinco años de destierro de Cádiz y de la Corte.¹²

Al igual que los motines que se sucedieron en el ejército español en Flandes e Italia durante esos años, el retraso (en ocasiones muy prolongado) en recibir la paga fue uno de los motivos principales de queja de los soldados y la causa que explica algunas de las inquietudes de las tripulaciones de la Carrera. Un ejemplo es el protagonizado por Domingo de Tábor, soldado de la armada de Pedro Menéndez de Avilés que en febrero de 1570 partió para Indias con la misión de escoltar a la flota de Tierra Firme en su viaje de vuelta.¹³ Aunque en este caso no fue el retraso, sino la incapacidad de la corona de pagar los adelantos prometidos lo que provocó la sublevación. Fuera porque la compañía no se fiara de las promesas del tesorero real o porque veían más oportunidades en la guerra de Granada, el soldado Domingo de Tábor consigue convencer a más de 200 de sus camaradas para abandonar la flota y acampar fuera de la ciudad. El motín se desenvuelve en un clima de tranquilidad y orden, con las autoridades recurriendo a la negociación antes que a la fuerza para conseguir la vuelta de las tropas a la flota. Sin embargo, el acuerdo se torna imposible ya que los amotinados exigen el pago completo de los salarios por adelantado, algo totalmente desacostumbrado en la carrera de Indias. Probablemente no fuera más que una excusa para abandonar la flota y unirse al ejército que don Juan de Austria preparaba para someter a los moriscos rebeldes en las Alpujarras. Según pasan los días la situación se va descomponiendo, la compañía se disuelve y solo unos pocos llegarán a unirse a don Juan, que, en cualquier caso, los devolverá rápidamente a las autoridades de la Casa de la Contratación. Es este alzamiento un reflejo de los motines que con frecuencia se producían entre los tercios españoles en Flandes y el norte de Italia, con los cuales comparte muchas similitudes. Al igual que en aquellos, el motín lo

12 AGI Justicia, 1000, N. 2, R. 1.

13 AGI Justicia, 898, N. 9; Escribanía, 952.

encabeza la tropa que elige a sus representantes en las negociaciones, a los cuales puede deponer la mayoría en cualquier momento (aunque en este caso no tenemos constancia de cómo se hizo el acusado con el liderazgo ni de las atribuciones que se le concedieron); la causa inmediata acostumbra a ser una reivindicación laboral, el pago de los salarios o la mejora de las condiciones; la compañía abandona simbólicamente su alojamiento y se retira a un lugar apartado, lejos del resto del ejército, o la flota en este caso; y, por último, el motín se desarrolla en un contexto pacífico en el que las autoridades rechazan recurrir a la fuerza para someterlo. La represión, cuando llega, se produce una vez el motín ha terminado y los cabecillas se han dispersado (PARKER, 1973; SHERER, 2014). En este caso, la rápida descomposición de la compañía sublevada impidió que tuvieran éxito en sus reclamaciones. El soldado Domingo de Tábor fue condenado por el Consejo de Indias a cinco años de destierro de Sevilla y sus tierras y a dos años de galeras sirviendo como gentilhombre. Una sentencia bastante dura en comparación con la que recibieron los dos militares anteriores. Cabría preguntarse si el hecho de que unos fueran caballeros y el otro un simple soldado (aunque hidalgo) tuvo influencia en tan distinta actitud por parte de los jueces.

Seguramente, el más espectacular de los casos aquí seleccionados sea el motín que se produjo a bordo de la galeaza San Pelayo, la nao capitana de la expedición a la Florida que dirigió Pedro Menéndez Avilés en 1565.¹⁴ Desde el principio de su formación, Menéndez de Avilés tuvo problemas para completar la dotación de las naves con tripulación española por lo que, a pesar de su prevención contra el uso de marineros foráneos, no tuvo más remedio que acudir a ellos para cumplir su asiento con el rey (ABASOLO BARANDIKA, 2024). Navegando por el golfo de las Yeguas, antes de llegar a las Canarias, le llegó un aviso de que entre estos extranjeros se habían infiltrado varios hugonotes y, después de una investigación encerró a los dos que pudo encontrar en la bodega de la capitana. Después de una accidentada travesía, la expedición arribó a las costas de la Florida donde encontró, para su frustración que, no solo que franceses protestantes se habían asentado en la zona, sino que habían recibido refuerzos de la metrópoli. Tras una pequeña escaramuza, el general decide poner rumbo al sur y buscar un refugio. El adelantado estaba intranquilo, la San Pelayo tenía demasiado calado para entrar en los abrigos naturales que ofrece la costa de la Florida por lo que se veía obligada a permanecer en mar abierto, expuesta a las tormentas y a merced de cualquier ataque de los navíos hugonotes. Decide desembarcar a todos los hombres y, tras descargar el material necesario, mandar la nave a hacer la invernada a la isla de la Española. Pocos días más tarde, el galeón abandona las costas de la Florida con una tripulación escasa, pocas armas y algunas provisiones. Tras una navegación tranquila, cuando la nave ya estaba a la vista del puerto de Montechristi, en la costa norte de la Española, un grupo de sublevados dirigidos por los dos reclusos hugonotes matan al marinero de guardia y se abren paso hacia el castillo de popa donde atacan a los oficiales y se apoderan de la embarcación. En el ataque también participó el contra maestre de la embarcación, un griego llamado

¹⁴ AGI, Justicia, 886, N. 14.

Costantin que iba preso acusado de sodomía y cuya ayuda fue inestimable para el éxito de la sublevación. Según los testigos, en la nave se contaban dieciséis o diecisiete marineros levantiscos, dos franceses, dos ingleses, dos catalanes¹⁵ y siete bombarderos flamencos frente a dieciséis o diecisiete españoles y, entre estos «... los más eran grumetes e jente de poca defensa».¹⁶

Tras matar al capitán y al maestre, deciden poner rumbo a Europa, pero, a la hora de decidir el destino final, se ponen de manifiesto las diferencias entre los amotinados. Los dos franceses quieren llevar el barco a Francia, pero a los levantiscos no les hace gracia la idea de ir tan lejos de su patria y prefieren dirigirse al Mediterráneo y sacar algún provecho de la aventura, «venyr con la dicha galeaça a corcega o a turquía e dexar cautivos a los españoles que en la dicha galeaça benyan en tierra de turcos o de moros».¹⁷ Costantín conspira con sus compatriotas para dar un golpe de mano y hacerse con el mando de la embarcación, pero es traicionado por uno de ellos, que no se fía de que sin piloto puedan alcanzar su destino, y revela el plan a los franceses. Cuando Costantín, en compañía de unos cuantos levantiscos, se acerca a los cabecillas, los franceses, que se habían asegurado el apoyo de los flamencos, ordenan a estos que disparen contra los levantiscos y el contra maestre cae muerto de un tiro de arcabuz. Semanas más tarde llegarán a Europa y, tras atravesar el canal de la Mancha (y no ponerse de acuerdo de nuevo en dónde desembarcar) acabarán por naufragar en las costas de Dinamarca, donde los tripulantes se dispersan y sólo unos pocos llegarán de vuelta a Cádiz. Ninguno de los cabecillas llegó a caer bajo las redes de la justicia española por lo que no tenemos sentencia contra ellos. La Casa de la Contratación únicamente encausó a un joven grumete griego que se vio envuelto en el motín sin pretenderlo y cuyo papel en la sublevación fue muy secundario. Gracias al juicio que se le hizo, tenemos noticia de este motín, aunque las consecuencias para él no fueron tan positivas ya que, además del tiempo que pasó encerrado, en primera instancia se le condenó a un año de galeras y destierro perpetuo «de estos reynos» y de las Indias. Posteriormente, en revista, consiguió que se le levantara el año de galeras y el castigo quedara solamente en la pena de destierro.

En algunos casos son los malos tratos los que provocan los alzamientos en las naves. Veamos un ejemplo de 1571. El ambiente estaba muy enrarecido en la nao San Juan, que navegaba en conserva de la flota de Nueva España capitaneada por el general Cristóbal de Eraso. El capitán, Francisco de Santiago, y el contra maestre, Felipe López, debían ser hombres de carácter violento y arbitrario, que no dudaban en insultar y golpear a sus tripulantes cuando estaban descontentos con su trabajo. Los marineros, por su lado, no llevaban la situación con paciencia ni resignación, de modo que los altercados eran continuos y de gravedad. Son varios los procedimientos cruzados que tuvo que abrir el general en este barco, hasta que al final se llegó a un intento frustrado de motín. El primer síntoma de los problemas que se avecinaban se manifestó en San Juan de

¹⁵ Así son distinguidos siempre en la fuente, aunque más tarde se revelará que eran en realidad franceses.

¹⁶ AGI Justicia, 886, N. 14, 22r.

¹⁷ AGI Justicia, 886, N. 14. 6v.

Ulúa, cuando el marinero Pedro Jerez denunció al contraamaestre Felipe López por agresión. Según se desprende de las declaraciones, Pedro Jerez se negó a obedecer las órdenes del contraamaestre, de lo que se siguió una fuerte discusión tras la cual el contraamaestre golpeó al marinero y éste echó mano de un remo para defenderse y devolver los golpes. Algunos marineros acudieron presurosos a ayudar al contraamaestre y Pedro Jerez se echó al agua y huyó a tierra a nado¹⁸. Días más tarde es un grumete, Cristóbal López, quien denuncia al contraamaestre por maltrato. Un testigo confirma que Felipe López sacó un palo pequeño y con él golpeó al grumete. No quedan claros los motivos de la agresión, pero el testigo declara que oyó como lo llamaba «bellaco difamador». Tras la vista, «hallandose culpado truxose preso a esta capitana».¹⁹ Una vez que la flota había partido de Veracruz en dirección a la Habana, Rodrigo Alonso Mayor, marinero, presento querella contra el capitán Francisco Santiago porque le llamó ladrón y traidor al rey y le quiso dar de puñaladas con una daga. El primer testigo afirma que el capitán se enojó porque le pedían la ración de vino que les corresponde según las ordenanzas, también asegura que el capitán siempre ha tratado muy mal a la tripulación.

Según parece, el general había mandado que se redujese la ración de agua a un cuartillo y Rodrigo Alonso, junto con otros marineros, dijeron al capitán que bien mandado estaría, pero que, si no les daban vino y reducían el agua a un cuartillo, la ración no era bastante para sostenerse. El capitán monta entonces en cólera y con una caña golpea al marinero, quien la agarra y, en la disputa, la rompe. De seguido, el capitán baja a su cámara y vuelve con la daga. Después de que les apartaran, Francisco Santiago hizo poner unos grillos al marinero y lo guardó debajo de la jareta. Termina diciendo que el marinero no dijo cosa que mereciera tanto castigo y que el capitán ha tratado mal a los marineros durante todo el viaje. Otro testigo del marinero es precisamente el contraamaestre Felipe López. Declara no haber oído la discusión, pero sí que vio a Francisco Santiago sacar la daga e irse a por el marinero, además confirma la declaración del primer testigo según la cual el capitán trata de bellacos y comete otras ofensas continuamente y sin justificación contra los marineros. Por último, un tercer testigo añade que, en la discusión, el capitán acusó al marinero de querer alzarse con la nave y hacerse piloto de ella.²⁰ Como vemos la situación iba agravándose poco a poco hasta alcanzar su culmen cuando, acercándose ya a la Habana, y tras la denuncia de Francisco de Luna, un marinero que iba preso en la bodega, Francisco Santiago dirige una encuesta contra su contraamaestre Felipe López, Rodrigo Mayor y los demás que se hallaren culpados por motín:

el avia oydo dezir que los dichos Felipe López y el dicho Mayo que se querian alçar con la nao en esta manera que avian de quedarse atrás de la flota y quedarse a sotavento y que en estando en parte donde ellos pudiesen ser señores de si que entonces se alçarían con la dicha nao y que oyo dezir a Juan Canario preso su compañero que avian de matar al capitan y este declarante pregunto que si avian de

18 AGI Contratación, 58, R. 2, N. 2 (74).

19 AGI Contratación, 58, R. 2, N. 2 (82).

20 Contratación, 58, R. 2, N. 2 (86).

matar a el piloto y le dixo el dicho Juan Canario que no hasta que viesen la tierra y que tomaban el altura de quatro dias a esta parte para saber donde estaban (...) que se yrian con la nao a Portugal y alli cada uno partiria (...) que avia oydo dezir que llevaba la dicha nao mas de cien myll pesos²¹

Los conspiradores esperaban a desembocar el canal de las Bahamas para iniciar el motín, pero la conspiración fue desvelada por el dicho Francisco de Luna cuando Juan Canario, que también estaba preso, intentó sumarle a la causa. Francisco de Luna da únicamente estos dos nombres más el del grumete Cristóbal López (que, después de haberle denunciado por maltrato, ahora aparece como aliado del contraestre) pero añade que contaban con más «gente de su tierra», con lo que se introduce la cuestión nacional que hasta ahora no había aparecido. Según parece, un número significativo de tripulantes era portugués, entre ellos el contraestre, el marinero Alonso Rodrigo Mayor y el grumete Cristóbal López. Un nuevo testigo, Juan García, mercader que iba a bordo de la nao, da más detalles: cuando el general mandó reducir a un cuartillo la ración de agua, la tripulación dio voces e inició un alboroto. Al sentir el escándalo, el testigo subió a cubierta y vio al capitán discutiendo con Rodrigo Mayor. Poco más tarde el capitán pide al contraestre que le ponga los grilletes a «el dicho Mayo portugues, que bien parece portugues y traidor». Francisco López no se enfrenta directamente al capitán, sino que remolonea, discute y, en un descuido, toma una chalupa junto con Rodrigo Mayor y secretamente pasan de la banda de estribor a la de babor (¿Quizás para dirigirse a la nave del general?). El capitán, que los descubre, les ordena que vuelvan y, al no prestarle atención, los amenaza con hacerles azotar alrededor de las naos de la flota. Una vez en la Habana, los testigos se desdican de lo declarado o, mejor dicho, se escudan tras legalismos para quitarle todo valor: admiten que firmaron la declaración, pero que no se lo hicieron jurar, se quejan de que el escribano no era escribano del rey o de que el capitán de la nao no tenía derecho a llevar la investigación. Esta última afirmación es interesante porque permite apreciar cómo la presencia de un general con mando supremo sobre toda la flota posibilitaba canalizar el descontento de la tripulación y limitaba la posible arbitrariedad de los capitanes a la hora de imponer disciplina. No tenemos ninguna sentencia por estos hechos.

La flota de Nueva España, que salió de Sanlúcar en mayo de 1593 bajo el mando del general Marcos de Aramburu, tuvo un viaje largo y accidentado. Tras hacer dos internadas en Veracruz, partió finalmente de la Habana muy adelantado el mes de agosto de 1595 y, nada más salir del canal de las Bahamas, se vio envuelta en una fuerte tormenta que dispersó los navíos. La nao San Martín, al mando del almirante Rodrigo de Rada, estuvo luchando durante varios días contra los elementos hasta que, viéndose perdidos, el almirante ordenó a su contraestre que cargara la lancha con parte de la plata en barras e hiciera lugar para que las «personas honradas» pudieran subir a bordo y salvar sus vidas. El contraestre cumplió la primera parte con celeridad, pero, respecto a la segunda, no consideró que fuera el momento para atender a jerarquías y, haciendo bueno el dicho de

21 Contratación, 58, R. 2, N. 3 (30).

«sálvese quien pueda», sin avisar a sus superiores, un buen número de marineros echaron la lancha al agua y se subieron a ella abandonando la nao a su suerte. Que no fue muy buena, ya que la nao finalmente se perdió con todos los oficiales y personas honradas dentro. Días más tarde, la lancha, con 40.000 ducados más algunas piezas de plata y oro, fue rescatada por un filibote español que los llevó de vuelta a la Habana. Allí, los naufragos llamaron la atención por la manera alegre en que derrochaban el dinero y finalmente fueron apresados. Uno de ellos, Alejo de Hornillo, más prudente, supo esconder sus riquezas y, tras alcanzar la península unos meses más tarde, se edificó «una casa de muchos aposentos» y construyó un horno en que gastó más de 1.000 ducados. No le sirvió la prudencia para librarse de la persecución de la corona y gracias a la causa que se siguió contra él por amotinamiento tenemos constancia de este caso. La sentencia por robar la plata y tesoros de la Nao San Martín y dejar morir a sus oficiales no fue demasiado dura: diez años de destierro de Indias y de Sevilla y alrededores, además de una multa de 150 ducados.²²

Fue éste un caso de insubordinación que tuvo una réplica casi exacta 35 años más tarde. En octubre de 1631 la flota de Nueva España, fondeada en San Juan de Ulua, dudaba de si hacer el viaje a la Habana. La temporada estaba demasiado adelantada y los huracanes amenazaban a cualquiera que se atreviera a navegar en las aguas del Caribe. Pero ya el año anterior la flota había quedado retenida en el Caribe y el rey necesitaba el tesoro urgentemente, así que el general decidió partir a pesar del peligro. La inevitable tempestad alcanzó la flota a la altura de Campeche y, aunque muchas de las naves que la formaban pudieron ponerse a salvo, tanto la capitana como la almiranta, probablemente confiando en su mayor porte, decidieron seguir adelante. No se puede decir que fuera una idea acertada ya que la tormenta arreció en los días siguientes y pronto vieron que no iban a ser capaces de llegar a la Habana. Tras varios días luchando por mantener las naves a flote, la nao capitana se hundió sin dejar rastro y la almiranta, nombrada Nuestra Señora del Juncal, se vio obligada que cortar el mástil de la mayor para poder capear la tormenta. Sin gobierno y con el barco haciendo agua, el almirante Andrés de Ariztizabal ordenó al contraestre que cargara la lancha con toda la plata que cupiese e hiciera sitio para embarcar a la gente de calidad que iba a bordo. Tras varios intentos fallidos, el contraestre explica que sin el palo mayor la lancha no puede ser botada, por lo que los señores, perdida la esperanza, se retiran a los camarotes de popa a esperar la muerte. Poco tiempo después, sin que se sepa bien el cómo, el esquife es botado al agua y 39 tripulantes se ponen a salvo con toda la plata que han podido embarcar.²³ Cuando ya se están alejando de la nao, el almirante los ve desde la cámara de popa y les suplica que vuelvan a salvarlos, pero los marineros hacen caso omiso y se alejan mientras la nave se

²² AGI Contratacion, 63A,N. 1,R. 2.

²³ Es curioso comprobar el empleo de los que finalmente lograron subir a bordo de la lancha. Entre los que se salvaron estaban el contraestre, el maestre de plata, el maestre de raciones, el capitán de artillería, el condestable, el despensero, el guardián, el carpintero, el calafate, el piloto, el capellán, algunos pasajeros y varios marineros. La mayoría oficiales y cargos medios con responsabilidad. Precisamente aquellos con el conocimiento y la capacidad para desobedecer las órdenes precisas de sus superiores y poner sus vidas a salvo.

hunde. No tuvieron estos supervivientes tanta suerte como los de la nao San Martín mencionada más arriba y nada más ser rescatados, se les confiscó el tesoro que llevaban a bordo y fueron encarcelados en espera de su juicio por motín.²⁴

5. CONCLUSIÓN

La administración de justicia en las naves de las flotas de Indias descansaba en el general de la flota como representante de la autoridad del rey. Al ser la flota una réplica en miniatura del reino, en la cual se reproducía el carácter corporativo de las sociedades del Antiguo Régimen, el proceso judicial a bordo debía seguir el mismo procedimiento formal que en tierra. En la práctica, dependía de la calidad de la persona acusada y de la gravedad del delito, por supuesto, pero siempre se guardaba una apariencia de formalidad. En el caso en que los investigados pertenecieran al pueblo llano, el tratamiento judicial de estos motines se caracterizaba por su brevedad y sencillez. En un entorno rodeado de peligros naturales y humanos, el objetivo inmediato de la autoridad era mantener el orden a bordo para propiciar una navegación segura, por lo que, en general, prima el sentido común a la hora de manejar las causas y dictar sentencias, que acostumbran a ser leves, aunque siempre sujetas a cierta arbitrariedad.

En los procesos que envuelven a personas de calidad, la tramitación del proceso se lleva a cabo de una manera escrupulosa. En ocasiones incluso se toma la precaución de nombrar a algún pasajero de prestigio o con preparación jurídica para que actúe como asesor del general. Los recursos, casi obligados, se remiten a una instancia superior, bien la Casa de la Contratación o, en último caso, el Consejo de Indias. Aunque algunos generales gustaban de ejercer plenamente sus prerrogativas judiciales, tampoco era extraño que decidieran desentenderse de la causa y que, al tomar tierra, la trasladasen a la jurisdicción real. De nuevo, la prioridad del general como máximo responsable de la flota consistía en asegurar la buena navegación de la flota y una feliz arribada a puerto, dejando que otras instancias se ocuparan de problemas que pudieran distraerle de su objetivo.

Los militares aparecen a menudo como protagonistas o incitadores de las revueltas y desórdenes a bordo, en parte por una simple cuestión de capacidad y disposición, pero también por hallarse en ellos mucho más presente la cuestión del honor y el estatus. Especialmente, la oficialidad nutría sus filas con hidalgos y caballeros, muy susceptibles en puntos de honor y prestos a sacar la espada ante la menor provocación. Para estos militares era duro verse tratados como iguales, sino como inferiores, por marineros o pilotos a quienes ellos consideraban como subordinados. Pérez- Mallaína nos da una idea de cómo podía llegar a ser el trato de los pasajeros en casos de peligro reproduciendo un testimonio de la época: «los marineros... nos daban voces a cada credo: ¡frailes acá!, ¡frailes acullá! Y

²⁴ Es este un caso bien documentado en (Trejo Rivera, 2003; Serrano Mangas, 2012; y Pérez Mallaína Bueno, 2015b).

nos hacían venir como a negros debajo de cubierta e ir almacenados debajo de cubierta, donde hedía el navío, por lastre del».²⁵

Sin duda, los marineros se aprovechaban de la mansedumbre de los frailes para tratarlos de este modo tan poco respetuoso. Si atendemos a las fuentes que hemos consultado, ningún soldado habría tolerado un trato semejante, pero el ejemplo nos sirve para ilustrar el modo en que las necesidades de la navegación transoceánica chocaban con los hábitos mentales de las gentes de la época. El capitán Diego López de Merlos afirma ser «caballero e hijodalgo» y se queja de estar rodeado de villanos. Se apropia del rancho y las vituallas, hasta de un carnero, como si fuera su derecho, maltrata a los marineros, intenta matar al condestable y cuando es llevado a juicio, no considera que necesite responder de ninguna acusación sino que reclama su derecho como capitán y caballero a hacer justicia dentro de la nao donde va embarcado y pide que se castigue a la tripulación «... e que el dicho maestre sea castigado y a los otros viscaynos que ay en esta nao exenplo para que obedezcan como son obligados...». Con ocasión de otro desorden, un alférez afirmará «que el era mas para regir la dicha nao que no el dicho maestre»²⁶. Las cuestiones de honor también aparecen soterradas en el motín de Francisco Téllez contra el General Hernández de Serpa. Las razones que se alegan por parte del capitán van desde el incumplimiento del asiento hasta las cantidades que se le adeudan, pero la manera en que rechaza la autoridad del general y el juez, su intención de tratar directamente con el rey y las alusiones a su hidalguía y su valer salpican los testimonios.

A la hora de movilizar a los soldados, estos capitanes usan de sus compañías como si fueran propias y la lealtad que consiguen de sus tropas es completamente personal. El sistema de alistamiento en los ejércitos de Felipe II descansaba en última instancia en el capitán que recibía la comisión de la corona. Era su reputación como soldado la que atraía a los voluntarios, su bolsa la que se hacía cargo de los gastos de la compañía hasta ser reembolsado por la corona, y su autoridad la que respetaban los reclutas. Conseguían así ganarse la confianza de sus tropas y disfrutaban de un tipo de lealtad muy personal, inmediatamente centrada en su figura más que en la del lejano monarca. Como afirma Alonso de Contreras, en el relato de sus aventuras, «mi cabo de escuadra a quien yo respetaba como al rey»²⁷. Francisco Téllez declarará haber venido a Sevilla desde Toledo con gente que había levantado él mismo y que en esta ciudad habían permanecido esperando tres meses con todos los gastos a su costa. Desde allí fueron al Puerto de Santa María, donde quedaron esperando dos o tres semanas a unos soldados de su compañía que le tenían que traer algún dinero y de allí, por orden del gobernador, a Cádiz, donde se embarcó, habiendo gastado en este tiempo más de 600 ducados. Este lazo individual de los soldados con su oficial permitía a capitanes como Francisco Téllez o Diego López disponer de sus tropas a voluntad, usándolas como fuerza de choque contra la autoridad real, sin que se levantara voz alguna de protesta entre ellas.

²⁵ «Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real (Chiapas)», tomado de PÉREZ-MALLAÍNA, 2015b: 38.

²⁶ AGI Contratación, 58, R. 2, N. 2 (6).

²⁷ Aventuras del capitán Alonso de Contreras, p. 12.

El retraso en las pagas, así como las malas condiciones de trabajo están detrás de muchos conflictos a bordo. Entre estos motines que persiguen la satisfacción de una reivindicación laboral se encuentran los encabezados por Domingo de Tábora y todos los incidentes habidos en la nao San Juan. Tanto el caso de Francisco Téllez como en el de Domingo de Tábora, sus reivindicaciones podrían interpretarse como una excusa para unirse al ejército de Juan de Austria, en el que quizás vieran más posibilidades de obtener provecho sin necesidad de embarcarse en una travesía peligrosa por mares aún poco conocidos. En cualquier caso, otro ejemplo de la prioridad de los intereses privados sobre los de la corona a la hora de mandar una compañía.

La corona era muy sensible al problema que podían representar la abundancia de extranjeros a bordo de las naves de la carrera de Indias. Una de sus principales preocupaciones era mantener un estricto control sobre las personas que pasaban a las colonias, tanto desde un punto de vista económico como religioso. También le preocupaba conseguir unas tripulaciones uniformes en las que se pudiera depositar una cierta confianza respecto de su fidelidad hacia los objetivos de la corona. Sin embargo, la crónica escasez de marineros españoles le forzó a darles cabida en sus flotas y, aunque normalmente no suponían ningún problema para la convivencia a bordo, en ocasiones podían ser la causa de enfrentamientos entre miembros de la tripulación, la creación de bandos y, en última instancia, revueltas y motines. En casos más graves podían llegar a ser la causa principal de motines como el que se llevó a cabo a bordo de la galeaza San Pelayo, con las fatales consecuencias que hemos visto. La tensión entre las dos fuerzas enfrentadas, la presión por completar la tripulación de la nave y el veto a la participación de extranjeros, hacían muy difícil la labor de los expedicionarios que, al final, optaban, incluso los mismos dirigentes, por sortear las prohibiciones que tenían la obligación de hacer cumplir. En un estado de tal necesidad, las leyes contra extranjeros se convertían prácticamente en papel mojado, unas reglas que nadie dudaba en incumplir entre la indiferencia de todos los implicados.

Por último, el motín a bordo de la nave San Martín de la flota de Nueva España, con su réplica en 1635 es un buen ejemplo de hasta dónde llegaba la adhesión de la población hacia los principios sociales imperantes. En ambos casos, los que se rebelan contra las órdenes recibidas son los cargos medios. No hablamos de tripulantes problemáticos, ni desesperados, sino de trabajadores con responsabilidad y largas carreras en las flotas de Indias (Alejo Hornillo, el único de quién tenemos constancia de que fuera juzgado por este hecho, era un trompetero con más de 15 años de experiencia en la Carrera), que, llegado el momento, deciden que no van a atender las normas que han guiado su vida. Es evidente que esta decisión se produce en un momento de grave peligro, cuando las propias vidas están en juego y hay numerosos ejemplos de fracturas del orden social en situaciones desesperadas (PÉREZ-MALLAÍNA, 2015b: 50-60). Pero no es este el caso de los motines que estudiamos. Los amotinados no se entregan al desenfreno porque ven su vida perdida, sino que deciden poner su vida a salvo a costa de condenar a muerte a sus superiores y no lo hacen de manera impulsiva, sino que se cuidan de embarcar tanta plata como pueden antes de abandonar

la embarcación y, posiblemente, se valieran de engaños para conducir a sus superiores a la cámara de popa, donde no pudieran estorbarles en sus manejos. Nos encontramos de nuevo ante una situación donde la vieja mentalidad choca con la nueva. Las personas de calidad no son capaces de valerse por sí mismas, no pueden manejar una nave, ni siquiera arriar una chalupa y, ante una situación de peligro, no les queda sino retirarse a sus cámaras y esperar cristianamente a la muerte. La imagen de la orgullosa nave almiranta de la flota de Nueva España, el galeón San Martín, hundiéndose con todos sus «personas honradas» dentro, mientras los villanos, pilotos, mercaderes y marineros, se alejan en una humilde chalupa llena de tejas de plata y oro puede servir de metáfora de los tiempos que estaban por venir.

Miles de personas cruzaron el Atlántico en unas embarcaciones abarrotadas, en unas terribles condiciones de salubridad y rodeadas de peligros reales e imaginarios, durante el medio siglo que hemos contemplado en este trabajo.²⁸ Aunque los incidentes fueron numerosos, que solo se pueda contar un puñado de casos graves que amenazara la estabilidad de las flotas, habla bien de la capacidad de las autoridades para mantener la estabilidad social en las naves de la Carrera de Indias. Sin duda, la explicación para esta estabilidad se encuentra en el tipo de navegación en conserva que forzó el monopolio comercial con Indias impuesto por la corona. Tal y como afirma Pérez- Mallaína, las flotas se organizaban bajo un régimen cuasi-militar a cuya cabeza se encontraba el general que, desde la nao capitana, controlaba todos los pormenores de la navegación. Un eficaz sistema de comunicación unía todas las embarcaciones de la flota y permitía intervenir ante el menor incidente, ya fuera para ayudar en la navegación de un barco en problemas o calmar tripulaciones inquietas. La vigilancia era constante y la respuesta inmediata. En algunas ocasiones, un disparo de mosquete, una enseña desde un mástil, servía para avisar de problemas; en otras, la distancia entre las naves era tan reducida que los incidentes se podían advertir a simple vista desde la capitana. Las causas se iniciaban con rapidez, en ocasiones el mismo día. Los acusados eran trasladados a la capitana para ser juzgados y, cuando el número de los implicados lo impedía, se enviaba al sargento mayor junto con el escribano mayor para iniciar los trámites. Bajo esta estricta vigilancia, la posibilidad de que un motín pudiera salir triunfante era prácticamente nula.

Al mismo tiempo, la presencia de una autoridad militar superior a la de los capitanes de cada una de las embarcaciones, una autoridad con potestad judicial para conocer las quejas de todos los miembros de la flota daba la posibilidad a aquellos tripulantes que se sintieran agraviados por alguno de los oficiales de a bordo de acudir al general para exigir justicia. De este modo, se limitaba la capacidad de los capitanes para comportarse tiránicamente con sus tripulaciones y, al mismo tiempo, se abría una válvula de escape para los enfrentamientos y la discordia que inevitablemente se producía en viajes de estas características (PÉREZ MALLAÍNA, 2004, 175-185). No son pocos los casos en que vemos a un maestre o a un contra maestre en el cepo por la denuncia de un grumete o un marinero, sin

28 Alrededor de 200.000 migrantes en el siglo XVI, sin contar tripulantes, según las cifras (tentativas) de Boyd-Bowman, tomadas en Martínez, 1983: 157-158

siquiera esperar a que se pruebe la acusación. La combinación de ambos factores, la coacción ejercida por una vigilancia constante y una poderosa fuerza militar y una eficaz administración de justicia, nos dan la clave de la estabilidad social que, en general, caracterizó la navegación en la Carrera. Pero esta conclusión no debería hacernos olvidar las tensiones que, como una corriente subterránea, discurren bajo esa estabilidad formal y que en ocasiones como las que hemos estudiado aquí, surgen violentas para reclamar su lugar en el relato de la historia.

6. REFERENCIAS

- ABASOLO BARANDIKA, A. (2024): El control de los extranjeros en la expedición de Pedro Menéndez de Avilés a la Florida. El caso de la galeaza San Pelayo (1565-1567), *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, (37): 31-53.
- ÁLVAREZ ALONSO, C. (1991) Tendencias en la investigación del Derecho Penal Histórico. Los casos de Gran Bretaña, Francia e Italia como excusa, en TOMÁS Y VALIENTE, F. et al, *Sexo barroco y otras transgresiones premodernas*, Alianza: 197-213.
- BELL, C.M.; BELLEMAN, B.A. (2003): *Naval mutinies of the twentieth century: an international perspective*, Psychology Press.
- BORREGO PLA, M.C. (1985) Los Hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII. *Andalucía y América en el Siglo XVII: actas de las III Jornadas de Andalucía y América, [celebradas en la] (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo, 1983): 237-254*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos: Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida.
- CABALLERO JUÁREZ, J.A. (1997): *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, UNAM, México.
- CONTRERAS DE, A. (2009): *Aventuras del capitán Alonso de Contreras*, Maxtor, Valladolid.
- CARNEY, E. (1996): «Macedonians and mutiny: discipline and indiscipline in the army of Philip and Alexander», *Classical Philology*, 91: 19-44.
- DELUMEAU, J. (1989): *El miedo en occidente (siglos XIV-XVIII): una ciudad sitiada*, Taurus.
- ETZIONI, A. (1975): *A Comparative analysis of complex organizations*, Simon and Schuster.
- FERNÁNDEZ CHAVES, M.F. (2018): Pilotos de naos, mercaderes y traficantes de esclavos: fortuna y asentamiento de los portugueses en la Triana del siglo XVI, en QUILLES GARCÍA, F.; FERNÁNDEZ CHAVES, M.F.; FIALHO CONDE, A. (EDS.), *La Sevilla Lusa: la presencia portuguesa en el Reino de Sevilla durante el Barroco: Enredars*, Sevilla: 32-55.
- FORTEA PÉREZ, J.I.; GELABERT, J.E.; MANTECÓN MOVELLÁN, T. (EDS.) (2002): *Furor et rabies: violencia, conflicto y marginación en la Edad Moderna*, Universidad de Cantabria.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (2003) Los extranjeros en el tráfico con indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional, en VILLAR GARCÍA, M.B. (dir.

- Congr.); PEZZI CRISTÓBAL, P. (Ed.), *Los extranjeros en la España moderna: actas del I Coloquio Internacional. Celebrado en Málaga del 28 al 30 de noviembre de 2002*: 73-99. Ministerio de Ciencia e Innovación.
- GIL-BERMEJO GARCÍA, J. (1974): «Pasajeros a Indias», *Anuario de estudios americanos*: 323-384.
- GIL-BERMEJO GARCÍA, J.; PÉREZ-MALLAÍNA, P.E. (1985) Los andaluces en la navegación transatlántica: la vida y la muerte en la carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII Andalucía y América en el siglo XVIII, en *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América: Universidad de Santa María de la Rábida*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC: 271-296.
- HATHAWAY, J. (2001): *Rebellion, repression, reinvention: mutiny in comparative perspective*, Greenwood Publishing Group.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.J. (2021) Entre Andalucía y Tierra Firme: una aproximación al soldado de la Carrera de Indias (1600-1629), en BORREGUERO BELTRÁN, C; MELGOSA OTER, O.R.; PEREDA LÓPEZ, A. (EDS.), *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna*, Universidad de Burgos, Servicio de Publicaciones e Imagen Institucional: 2041-2056.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.J. (2024a): ¿Quién gobierna un galeón de la plata? Orgánica profesional, interés comercial y fraude en el sostenimiento del aparato militar de la Carrera de Indias a principios del siglo XVII, *Studia historica. Historia moderna*, 46: 353-384.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.J. (2024b): ¿Soldados o mercaderes? Comercio, fraude y administración de los infantes alistados en las armadas y flotas de la carrera de indias del siglo XVII, *Magallánica: revista de historia moderna*, 10: 32-61.
- HOBBSWAM, E. (2001): *Bandidos*, Crítica, Barcelona.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J. (1993): Notas sobre el alistamiento de 1588 en la tierra de Sevilla, en *La organización militar en los siglos XV y XVI: actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Cátedra «General Castaños»: 253-258.
- LAMMERS, C.J. (1969): Strikes and Mutinies: A Comparative Study of Organizational Conflicts between Rulers and Ruled, *Administrative Science Quarterly*, 14: 558-572.
- LINEBAUGH, P. (1991): *The London Hanged. Crime and Civil Society in the 18th Century*, Penguin Books.
- LINEBAUGH, P.; REDIKER, M. (2000): *The many-headed hydra*, Beacon, Boston.
- LYON, E. (1983): *The Enterprise of Florida. Pedro Menéndez de Avilés and Spanish Conquest of 1565-1568*, University Press of Florida, Gainesville.
- MARTÍNEZ, J.L. (1983): *Pasajeros de Indias: viajes transatlánticos en el siglo XVI*, Alianza.
- MATEUS VENTURA, M.A. (2018): No somos portugueses sino del Algarve, en QUILES GARCÍA, F.; FERNÁNDEZ CHAVES, M.F.; FIALHO CONDE, A. (EDS.), *La Sevilla Lusa: la presencia portuguesa en el Reino de Sevilla durante el Barroco*, Enredars, Sevilla: 194-217.
- MIRA CABALLOS, E. (2006): Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de Carrera de Indias, *Revista de historia naval*, 24: 7-24.
- MIRA CABALLOS, E. (2015): *El sistema naval del Imperio español: Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de Vista.

- MORENO CEBRIÁN, A. (1989) La vida cotidiana en los viajes ultramarinos España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración, en *I Jornadas de historia marítima*, Instituto de Historia y Cultura Naval: 113-134.
- MORRILL, J.S. (1972): Mutiny and discontent in English provincial armies 1645-1647, *Past & Present*: 49-74.
- NAVARRO GARCÍA, L. (1967): Pilotos, maestros y señores de naos en la carrera de las Indias, *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 46: 241-298.
- PARKER, G. (1973): Mutiny and Discontent in the Spanish Army of Flanders 1572-1607, *Past & Present*: 38-52.
- PÉREZ GARCÍA, P. (1990): Una reflexión en torno a la historia de la criminalidad, *Revista d'història medieval*: 11-37.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P.E. (1992): *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, Sevilla.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P.E. (2004) La autoridad de los generales de la Carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo: el caso de la flota de la Nueva España de 1571-1572, en AUGERON, M.; TRANCHAT, M. (EDS.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII-XIX siècle)*, Presses Universitaires de Rennes: 161-189.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P.E. (2015a) Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI, en *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América: Jornadas VII, VIII, IX y X (2011, 2012, 2013 y 2014)*, Universidad Internacional de Andalucía: 13-34.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P.E.. (2015b): *Naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII: el hombre frente al mar*, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- POLLARD, S. (1963): Factory discipline in the industrial revolution, *Economic History Review*: 254-271.
- ROSE, E. (1982): The anatomy of mutiny, *Armed Forces & Society*, 8: 561-574.
- SÁNCHEZ LORA, J.L. (1986): La inmigración portuguesa en Ayamonte: 1600-1860, *Huelva en su historia*: 317-331.
- SERRANO MANGAS, F. (2012): *Los tres credos de Don Andrés de Aristizábal: ensayo sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de Nueva España de 1931*, Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- SHERER, I. (2014): All of us, in one voice, demand what's owed us. Mutiny in the Spanish infantry during the Italian Wars, 1525-1538, *Journal of Military History*, 78: 893-926.
- THOMPSON, E.P. (1980): *The Making of the English Working Class*, Penguin Books.
- TREJO RIVERA, F. (2003): *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México DF.
- TEMPÈRE, D. (2009): *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Presses de l'Univ. Paris-Sorbonne.
- TEMPÈRE, D. (2021): Pajes y grumetes en las armadas del siglo XVII, *Desperta Ferro: Especiales*: 78-81.
- THOMPSON, I.A.A. (2013): El soldado, la sociedad y el Estado en la España de los siglos XVI y XVII, *Historia militar de España*, Laberinto, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica: 448-470.