

COSME BUITRON: PRESTIGIO Y FATALIDAD DE UN SEÑOR DE NAO EN LA CARRERA DE INDIAS

SERGIO RODRÍGUEZ LORENZO

INTRODUCCIÓN

Durante más de tres siglos, las relaciones entre España y América se hicieron a través de la llamada *Carrera de Indias*. Más allá del principio que la articulaba —el monopolio—, más allá de las disposiciones legales tendentes al cumplimiento de este principio, resulta indudable que la *Carrera de Indias* conformó un verdadero mundo, complejo, variopinto, contradictorio... casi inabarcable.

Como afirma Antonio García-Baquero, hubo «Carreras de Indias y Carreras de Indias»¹. De todas ellas, la fundamental, y que más nos interesa ahora, es la *Carrera de Indias* como experiencia marítimo-mercantil. Ciertamente, la razón de ser de la *Carrera*, que literalmente no significaba otra cosa que el camino que llevaba a las Indias², era el comercio entre el Viejo y el Nuevo Mundo: comercio de productos agrícolas, manufacturados, de metales preciosos; comercio de personas, comercio de ideas; en definitiva, comercio. Atendiendo a esto, es inevitable considerar al mercader como el protagonista central de la *Carrera*. Sin embargo, no hay que olvidar que hasta el siglo XX la única forma de alcanzar el hemisferio occidental era el uso del barco, ese puente móvil que contribuyó a que el enemigo número uno de la comunicación humana, la distancia, no lo fuera tanto. De este modo, raro ha sido el estudio acerca de la *Carrera de Indias* que no ha dedicado alguna página a ese instrumento esencial que fue el buque. Conoce-

1. García-Baquero, Antonio, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida Editores, Sevilla, 1992, p. 12.

2. La palabra «carrera», significaba, y significa, «camino» o «camino real», según indica Covarrubias, Sebastián, *Tesoro de la lengua castellana o española*, Barcelona, 1943, y el *Diccionario de la lengua española* de la Real Academia Española de la Lengua, editorial Espasa Calpe, Madrid, 1992.

mos, al menos de forma relativa, cuántos fueron los barcos que cruzaron el Atlántico en una u otra dirección, sus tipologías, sus tonelajes ³; recientes aportaciones se han dedicado a iluminar cómo era la vida dentro de un navío, qué se comía, quiénes eran, como colectivo, los marineros, cuál era su mentalidad y un largo etcétera de cuestiones ⁴.

No obstante al cada vez mayor número de investigaciones referentes a asuntos marítimos, todavía es escasa la luz que alumbra la vida de los hombres de mar, o aquéllos que sin serlo tenían cierta vinculación con el líquido elemento. Uno de estos personajes que permanecen en casi total oscuridad es el dueño de barcos, y más concretamente los dueños de los navíos que hacían la *Carrera de Indias*.

El vacío historiográfico en el que se halla sumido el estudio de los *sei ores de naos* no está en relación con la gran trascendencia que tuvieron en el sistema de comunicaciones entre España y las Indias, ni con la riqueza de fuentes manuscritas guardadas en los depósitos del Archivo General de Indias, el Archivo de Protocolos de Sevilla y el Archivo General de Simancas, entre otros. Precisamente, la falta de investigaciones sobre el tema, la enorme cantidad de fuentes y nuestra inclinación «natural» hacia la historia marítimo-comercial, nos han llevado a emprender un proyecto cuyo objetivo final debería ser la presentación de nuestra tesis doctoral, que versará sobre los señores de naos en Sevilla entre 1560 y 1609. Pero para llegar a este momento queda aún mucho tiempo, tal vez años. De momento nos conformamos con ofrecer un pequeñísimo adelanto de nuestros recién iniciados buceos por la documentación.

En esta ocasión, hemos decidido centrarnos en la vida y negocios de uno de los dueños de naos que actuaron en la *Carrera de Indias* en el siglo XVI. El personaje elegido es Cosme Buitrón. La razón definitiva que ha determinado nuestra elección ha sido haber encontrado en los registros notariales de Sevilla su testamento y su inventario *post-mortem* de bienes. A esta documentación, de más complicado acceso por la magnitud de los protocolos sevillanos, se le une un interesante memorial que nos informa sobre buena parte de su actividad como armador y una serie de pleitos y reales cédulas que completan su figura. No se trata de una biografía acabada, pues son muchos los puntos oscuros que quedan sin aclarar, sino tan sólo una semblanza, a partir de la cual obtendremos algunas ideas sobre la propiedad naval en la Sevilla del Quinientos.

³ La obra cumbre sobre estos aspectos es la de Chaunu, Hugette y Pierre, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Librairie Armand Colin, París, 1955-1960.

⁴ Nos referimos al maravilloso libro de Pérez-Mallaina, Pablo Emilio, *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, 1992. También, aunque para el ámbito angloamericano, es de destacar la sugerente monografía de Rediker, Marcus, *Between the devil and the deep blue sea. Merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime world. 1700-1750*, Cambridge University Press, Nueva York, 1987.

LA ELITE MARINERA DE LA CARRERA DE INDIAS

Los propietarios de barcos que hacían la *Carrera de Indias* eran muy numerosos. Sería incorrecto decir que había uno por cada barco, pues hay que tener en cuenta que bastantes naves tenían compartida la propiedad, que había armadores que poseían varios navíos a la vez y algunos más a lo largo de su vida profesional.

En el seno de los *señores de naos*, hay que distinguir dos grupos netamente diferenciados. Por un lado, aquéllos que eran «hombres de mar»; por otro, los que no lo eran, principalmente mercaderes y algunos nobles. Nuestro interés se centrará en los primeros, pues fueron los que socialmente eran considerados como «*señores de naos*», mientras que el resto de dueños de barcos se definían como lo que realmente eran: mercaderes y nobles, cuyas naos no constituían sino una parte, en general poco importante, de sus negocios. Eran los denominados por A.M. Bernal «dueños-absentistas»⁵, que rara vez se ocupaban directamente de los asuntos relativos a sus barcos, dejándolos en las manos exclusivas del maestro.

Puede parecernos extraño que en nuestra época el propietario de un navío, sobre todo si es mercante o de guerra, navegue usualmente en él. Sin embargo, durante toda la Edad Media y la Edad Moderna era bastante común. Es más, muchos de los dueños de barcos habían salido de entre los propios marineros en sus diferentes escalas profesionales, en especial aquéllas con más posibilidades económicas, como eran los pilotos y maestros.⁶ En este sentido, para los hombres de mar el llegar a convertirse en un *señor de nao* era el culmen del *cursus honorum* marinero; o lo que es igual, pasaban a ser la elite marinera, en este caso, la elite marinera de la *Carrera de Indias*. Bastantes maestros de naos eran copropietarios de los barcos en los que trabajaban; al mismo tiempo, muchos señores de naos dirigían su negocio naviero desde la cubierta de sus propias naves, actuando como maestros de las mismas, algunos como piloto y muchos como capitanes. El significado del barco para la vida de estas personas parece evidente: lo era todo, constituía su casi exclusiva fuente de subsistencia, vivían de la explotación de sus naos... eran mareantes.

El protagonista de nuestro estudio, Cosme Buitrón, fue uno de aquellos navieros que dirigieron su negocio a bordo de sus propios barcos; en muchas ocasiones ocupó el cargo de maestro, otras veces el de piloto, casi siempre el de capitán; fue, por consiguiente, un hombre del océano. Sus números, en un rápido resumen, dejan constancia de su extremado vínculo con el mar: realizó más de doce viajes *redondos* entre España y

⁵ Bernal, A.M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación El Monte, Madrid, 1992, p. 147.

⁶ Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano...*, pp. 97-98.

las Indias; fue propietario de, al menos, seis naves (*San Gregorio, Nuestra Señora de los Remedios, Santa Cruz, Los Tres Reyes, La Concepción* y *San Juan*); fue elegido piloto mayor de una flota en dos ocasiones; fue nombrado almirante en un viaje de vuelta de Tierra Firme y era miembro de la Universidad de mareantes.

Cosme Buitrón debió de nacer hacia 1513, pues en una declaración que realizó en 1563 decía tener cincuenta años⁷. El 14 de agosto de 1569 moría, rodeado de familiares y amigos, en su casa de Triana. De sus 56 años de vida, más de treinta los dedicó a actuar como armador, maestre y piloto de la *Carrera de Indias*. Poco a poco, con esfuerzo y buena diligencia, se fue convirtiendo en una de las figuras destacadas del mundo marítimo-mercantil sevillano de mediados del siglo XVI, se hizo con un lugar de relativo prestigio.

LA CONSTRUCCIÓN DEL PRESTIGIO

La consecución de una cierta estimación social, de un renombre en el ámbito socio-profesional al que pertenecemos, en resumidas cuentas, un prestigio, es algo que no sólo preocupaba a los hombres de la época moderna; también muchos de nosotros nos movemos por ese afán tan humano. Lo que ha cambiado, y aun así menos de lo que parece, es la forma de obtener esa posición prestigiosa.

En una sociedad de Antiguo Régimen, donde la individualidad estaba todavía poco marcada, el papel de la familia como otorgadora de una posición en la maraña social era, si no determinante, sí más condicionante que en nuestros tiempos. La familia en su más amplio concepto: a la que se pertenecía por nacimiento, a la que se vinculaba por el matrimonio, la que se formaba a partir de éste. También había que tener presente la habilidad en la profesión de cada uno y, cómo no, la riqueza, que, pese al carácter estamental de la sociedad del siglo XVI, era «el auténtico metro que determinaba la posición social»⁸.

Cosme Buitrón, en un memorial dirigido a Felipe II en 1566, afirmaba ser un «hombre hijodalgo»⁹. ¿Era esto cierto? No fue Cosme Buitrón el único señor de nao que dijo ser de condición hidalga. En 1582, los ca-

7 Archivo General de Indias (en adelante AGI), Escribanía de Cámara, 1007A, «Pablo Matías con Juan Guillermo, vecino de Sevilla y Prior y Cónsules, sobre la prorrogación del oficio de carenero de los navíos, 1571»

8 Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales (en adelante AHPSPN), oficio IV, libro II de 1569, legajo 2334, ff. 1121r-1128v. Apertura del testamento del capitán y señor de nao Cosme Buitrón, 16 de agosto de 1569. Inserta el testamento en ff. 1124r-1125v.

9 Rodríguez Vázquez, Antonio L., *Ricos y pobres. Propiedad y vida privada en la Sevilla del siglo XVI*, Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 1995, pp. 53 y 101.

10 AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, 1566.

pitanes y señores de naos Cristóbal Montebernardo, Juan Canales, Alonso de Colombres y Antón Sánchez de Armas, exponían a los oficiales de la Casa de la Contratación que eran «hombres principales y de buena calidad e hijosdalgo [...]»¹¹ Pero detengámonos en nuestro personaje.

No tenemos ningún dato sobre los padres de Cosme Buitrón. En las listas de Chaunu aparece, entre 1518 y 1529, un tal Diego Rodríguez Buitrón como maestre y propietario de algunos barcos¹², pero ni podemos asegurar que fuese su padre, ni menos aún que fuese hidalgo. Así pues, hemos de intentar buscar una interpretación alternativa a la por ahora improbable hidalguía familiar.

En nuestra opinión, parece más probable que Cosme Buitrón, como miembro de pleno derecho que era de la Universidad de mareantes sevillanos desde el 21 de marzo de 1563¹³, tal vez no pechase, no pagase impuestos. No hay que olvidar que la Universidad de mareantes de Nuestra Señora del Buen Aire, fuese o no la continuación de los Cómities, de hecho se presentó como heredera de los privilegios y tradiciones de éstos¹⁴, entre los que estaba, desde 1509, el derecho a no pagar pechos¹⁵. Este impago de impuestos era la prueba más importante que se presentaba en los pleitos de obtención de una ejecutoria de hidalguía¹⁶; es decir, el no pagar impuestos se confundía, de *facto*, con el ser hidalgo, aunque la relación causa-efecto no tuviese por qué existir. De todas formas, lo más importante para Cosme Buitrón no consistía en si era hidalgo o no, sino ser considerado como tal, y esto es lo que parece que ocurría a la luz de una información que presentaba anexa a su ya citado memorial¹⁷.

En la época que estudiamos, el matrimonio constituía la máxima expresión de relación social, ya que sus consecuencias eran mayores que otras formas de interacción¹⁸. La importancia, pues, de conseguir un matrimonio ventajoso, de estar «bien casado» para elevar la condición social, era manifiesta. Y parece que Cosme Buitrón lo consiguió.

11 Navarro García, Luis, «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI» en *Revista de Historia de América*, núms. 67-68, México, 1969, p. 46.

12 Chaunu, *Seville et l'Atlantique ...*, vol. II, pp. 98, 118, 126, 142, 184 y 194.

13 Borrego Pla, María del Carmen, «Los hermanos de la Cofradía de Mareantes en el siglo XVI» en *II Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1984, p. 384.

14 Navarro García, «La gente de mar ...», p. 47.

15 López Martínez, Celestino, *Hermandades y cofradías de la Gente de mar Sevillana en los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1947, p. 27.

16 Domínguez Ortiz, Antonio, *Las clases privilegiadas en el Antiguo Régimen*, ed. Itsmo, Madrid, 1985, pp. 31 y ss.

17 AGI, Indiferente, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, *cit.*

18 Morell Peguero, Blanca, *Mercaderes y artesanos sevillanos en la Sevilla del Descubrimiento*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1986, p. 150.

Nuestro protagonista se había casado, es posible que en la segunda mitad de la década de 1530¹⁹, con Juana Carreño, que era hija de una de las personas más prestigiosas del ámbito marítimo-mercantil sevillano del siglo XVI: Bartolomé Carreño. Según el testamento de Cosme Buitrón, la dote recibida de manos del padre de Juana tuvo un valor de unos mil ochocientos ducados (675.000 maravedís) ²⁰, lo que colocaba a la familia Carreño, y por extensión a Cosme Buitrón, en los niveles más altos de la sociedad hispalense ²¹. Bartolomé Carreño, suegro de Buitrón, había iniciado su vida profesional como maestro y señor de naos; en 1552 fue como General de una de las primeras flotas escoltada por naves de armada hacia las Indias; descubrió la isla Bermuda; desde 1557 hasta 1572 fue visitador de naos de la Casa de la Contratación con un sueldo de mil ducados anuales y a partir de esta fecha un sueldo vitalicio por sus muchos años de servicio; además, si bien no podemos afirmar que tuviese el título de cómitre, parece que por lo menos poseía los privilegios propios de éste ²². Un hijo de Bartolomé Carreño, Francisco Carreño, cuñado por tanto de Cosme Buitrón, también fue un hombre destacado. En 1570 era jurado por la collación de San Vicente y tuvo a su cargo los asuntos referentes al recibimiento que Sevilla hizo a Felipe II en su visita a la ciudad en la primavera de 1570; en 1572 sucedió a su padre como visitador de naos; en 1577 fue nombrado gobernador de Cuba; posteriormente, ocuparía el puesto de almirante de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias²³.

La familia en el Antiguo Régimen cumplía una serie de funciones que en la actualidad apenas tienen vigencia. Cristóbal Suárez de Figueroa va a definir a la perfección el concepto de familia que se daba la Edad Moderna:

Compónese de marido y mujer, señor y criado, siendo de todo perfecta y cumplida cuando intervienen hijos. Esta se puede dividir siguiendo la opinión de los filósofos en cuatro partes: conyugal, parental, señorial y posesoria. La conyugal contiene marido y mujer; la parental, madre, padre, hijos; la señorial, señor y criados; la posesoria, bienes muebles y raíces²⁴.

19 En el siglo XVI, la edad media para el matrimonio estaba en los 24 años entre los varones, y los 21 entre las mujeres. Domínguez Ortiz, Antonio, *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, editorial Alianza, Madrid, 1988, p. 148.

20 AHPSPN, legajo 2334, Testamento de Cosme Buitrón, *cit*.

21 Morell Peguero, *Mercaderes y artesanos...*, pp. 52-60.

22 AGI, Patronato, 251, R. 70, Memorial de Barlomé Carreño (1572). Navarro García, Luis (estudio preliminar) y María del Carmen Borrego Pla (transcripción), *Actas de la Universidad de Mareantes*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1972, p. 14 (acta de 28 de marzo de 1570).

23 AGI, Patronato, 150, N. 14, R. 2, Relación de méritos y servicios de Francisco Carreño y Bartolomé Carreño (1562-1604). AGI, Contratación 5538, Libro I, f. 427 v., Asientos de pasajeros a Indias. Mal Lara, Juan de, *Recibimiento que hizo la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla a la C.R.M. del Rey D. Felipe N.S.*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1992, p. 92.

24 Citado en Bouza, Fernando, *Los Austrias Mayores. Imperio y monarquía de Carlos I y Felipe II*, Historia 16/Temas de Hoy, Madrid, 1996, p. 45.

La familia que formó Cosme Buitrón tras su matrimonio con Juana Carreño encajaba a la perfección en el modelo definido por Suárez de Figueroa. El aspecto conyugal es evidente y no hay más que comentar. Por lo que se refiere al resto de funciones de la familia, hay que decir que Cosme Buitrón tuvo cinco hijos: Sebastián Buitrón, Damián Buitrón, Diego Buitrón, Leonor Sánchez Buitrón y Ana López²⁵; la función parental quedaba sobradamente cumplida. De los hijos varones, parece que sólo Sebastián se decidió por continuar la profesión marinera de su padre, y así nos lo encontramos como maestre de varias naos —no sabemos si de su propiedad— a partir de 1567 y como miembro de la Universidad de mareantes en 1577²⁶. Una de las hijas de Cosme Buitrón, Ana López, que también aparece en la documentación como Ana Buitrón, se casó con el mercader sevillano Juan Canelas, que pasó al Perú varias veces, una de ellas en 1579²⁷; años más tarde, en 1601, Ana Buitrón pedía licencia, y le era concedida, para pasar al Perú con una hija y dos criados a residir con su marido²⁸.

Por el inventario de bienes, comprobamos el resto de funciones familiares. Cosme Buitrón poseía tres esclavos adultos y cuatro niños, hijos de éstos (función señorial). Como bienes muebles, varias mesas, una cama, tres colchones, algunos objetos de cocina (olla, sartenes), ciertos objetos de plata (seis platos pequeños, cuatro grandes, tres cucharas, una cuba, una taza y seis saleros), bastante ropa de vestir y de cama, algo de comida (ocho jamones, seis cajas de carne), diversos instrumentos para su oficio de piloto (tres agujas de marear, una ballestilla, un ampolleta), etc. Como bienes raíces o inmuebles, la tercera parte de una casa en la calle de los Bardos y un galeón, además de la casa donde vivía, que no se incluye en el inventario ²⁹.

El círculo de amistades de Cosme Buitrón estaría entre los miembros de la comunidad marinera, como es lógico pensar. Los testigos que presentaba a los pleitos eran siempre hombres del mar, sobre todo pilotos, maestros y otros *señores de naos*; también podía aparecer algún mercader. De entre estos amigos hemos de destacar a Antón Sánchez de Armas, que tuvo una profunda relación con Cosme Buitrón, hasta el punto de que éste lo nombrase albacea de su testamento junto a su mujer y su cuñado ³⁰. Antón Sánchez de Armas era hijo de un Bartolomé Sánchez, «hom-

25 AHPSPN, legajo 2334, testamento de Cosme Buitrón, *cit.*

26 En 1567, 1574 y 1577 va a Tierra Firme como maestre de nao; y en 1578, con el mismo cargo, a la Habana. Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, vol. III, pp. 98-99, 196-197, 238-239 y 252-253. Borrego Pla, «Los hermanos de la Cofradía ...», p. 386.

27 AGI, Contratación, 5538, Libro I, f. 162r. Asientos de pasajeros a Indias de 12 de enero de 1579.

28 AGI, Contratación, 5269, N. 12. Expediente de información y licencia de Ana Buitrón para pasar al Perú con su hija Juana Canelas y dos criados, 1601.

29 AHPSPN, Oficio IV, Libro III de 1569, legajo 2335, ff. 21v-23v, Inventario de bienes de Cosme Buitrón de 22 de agosto de 1569.

30 AHPSPN, legajo 2334, testamento de Cosme Buitrón, *cit.*

bre muy rico con casas principales en la calle de los Sumideros» en Triana, y cuñado de Antonio Corzo, tío del archipoderoso Juan Antonio Corzo Vicentelo. Antón Sánchez de Armas, ya lo hemos dicho, afirmaba ser hidalgo; fue maestre, señor y capitán de varios barcos y su prestigio como navegante fue tal que en 1585 el Consejo de Indias, tras haber recibido una lista de los posibles candidatos para el puesto de almirante en la flota de Nueva España, contestó a los oficiales de la Contratación que intentasen primero si era posible encontrar en Sevilla a una persona llamada Antón Sánchez de Armas para dicho cargo de almirante ³¹.

A este entorno familiar y de amistades de tanto prestigio en la ciudad del Guadalquivir, hay que unir las posibles virtudes personales del propio Cosme Buitrón como profesional de la navegación en la *Carrera de Indias*.

Desde 1535, con 22 años de edad, aparece en las rutas atlánticas como maestre de sus barcos, esta vez a bordo del *San Gregorio*³². Fue nombrado dos veces piloto mayor de una flota: en 1557, cuando su nao *Los Tres Reyes* fue como capitana de los galeones de Tierra Firme, y en 1564, cuando su galeón *San Juan* sirvió de capitana en la flota de Nueva España ³³. Aparte de los pilotos que navegaban en cada barco, debía existir para el convoy en general un piloto mayor —nada tiene que ver con el piloto mayor de la Casa de la Contratación— que iba a bordo de la nao capitana, cuya función era marcar el rumbo de todas las naves y supervisar que era seguido por el resto de pilotos. El cargo de piloto mayor resultaba fundamental para la seguridad de la flota, y por ello gozaba de gran estima y prestigio. Hasta mediados del siglo XVII era nombrado por el general de la flota entre los pilotos más capacitados y experimentados ³⁴, tal era el caso de Cosme Buitrón; no en vano, desde 1539 venía ejerciendo el cargo de piloto en algunas de sus naos³⁵.

También ocupó el cargo de almirante de los galeones de Tierra Firme en el trágico viaje de vuelta, del que ya hablaremos, de 1554. Cosme Rodríguez Farfán, general del convoy, lo nombró almirante ante la imposibilidad de que Pedro Ochoa de Trabudo, que en principio había sido el elegido, pudiese ocupar el cargo por habersele destruido su nao en el puerto de la Habana. Cuatro años después, Cosme Buitrón no había conseguido aún su salario de dos ducados al día por su servicio como almi-

31 Vila Vilar, Enriqueta, *Los Corzo y los Manara: Tipos y arquetipos del mercader con América*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1991, p. 45. AGI, Indiferente General, 741, N. 1, Consulta del Consejo de Indias de 14 de enero de 1585.

32 Chaunu, *Seville et l'Atlantique...*, vol. II, p. 252.

33 AGI, Indiferente General, 2673, memorial de Cosme Buitrón, *cit*.

34 Ranh Phillips, Carla, *Seis galeones para el rey de España*, editorial Alianza, Madrid, 1991, pp. 198-201.

35 Chaunu, *Seville et l'Atlantique...*, vol. II, pp. 302, 320, 344, 348, 490, 496.

rante; aunque, finalmente, el Consejo de Indias le dio la razón frente a la opinión de los diputados de la Avería encargados de pagarle ³⁶.

Otros dos hechos nos ilustran sobre el alto prestigio profesional que Cosme Buitrón debió de alcanzar. Por un lado, la escasez de pleitos entre partes en los que aparece como inculpado nuestro protagonista, aunque nos dificulta el conocimiento de su vida, evidencia un alto nivel de competencia en la forma de llevar su negocio. No olvidemos que los pleitos, tan valiosos como fuente histórica, eran la consecuencia de irregularidades en el negocio, bien a favor o en contra de los señores de naos. Por otro lado, el que, por ejemplo, la Corona y sobre todo los mercaderes decidiesen embarcar sus remesas de metales preciosos en la nao *Santa Cruz* de Cosme Buitrón, en su vuelta desde Tierra Firme del año 1554, era un síntoma de la confianza y la tranquilidad que daba Cosme Buitrón y sus barcos, pues tanto la Corona como los mercaderes no depositaban sus ganancias en cualquier navío, sino sólo en aquéllos de contrastada calidad y con maestros o dueños que habían dado repetidas muestras de su pericia en la navegación y de su «honradez»³⁷.

También entre los compañeros de profesión, bien fueran pilotos, maestros o dueños de naos, el prestigio de Cosme Buitrón como mareante era notorio. Juan Márquez, maestre y piloto de nao, decía de su colega lo siguiente:

[...1 e sabe que es muy abil e diestro en la carrera y navegación de las Indias del mar oceano. E que como a tal, siempre que an salido flotas desta çibdad para las Indias e an venido de allá, teniendo el dicho Cosme de Buytrón nao, le an fecho capitán de las dichas flotas a la dicha su nao por el buen gobierno y destresa que en ellas tiene el dicho Cosme Buytrón. E siempre que a ydo por tal capitán, con ayuda de su buena industria y cuidado, las dichas flotas an ido e venido en saluamento mediante Dios Nuestro Señor, y en aquello que le a sido encomendado en las dichas flotas y en seruiçio de S.M. lo a fecho con gran diligencia y cuydado, e así es público e notorio [...] ³⁸.

Con palabras similares se expresaban los pilotos Sebastián de Porras, Alonso Martín y Juan Pérez, y los no menos prestigiosos capitanes Antón Sánchez de Armas y Bernardo de Andino ³⁹.

Hablemos ahora de la riqueza de Cosme Buitrón. En su tan útil, para nosotros, memorial declaraba ser un hidalgo que estaba «muy pobre» y

³⁶ AGI, Justicia, 847, N. 2, Cosme Buitrón, capitán y señor de la nao *Santa Cruz*, con el fiscal y diputados de Averías, sobre que se le pague el sueldo del tiempo en que fue Almirante de la flota de Cosme Rodríguez Farfán, 1558.

³⁷ Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Diputación de Valladolid, Valladolid, 1986, vol. II, p. 74.

³⁸ AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, *cit.*

³⁹ *Ibidem*

padecía «mucha necesidad» debido al sinnúmero de «pérdidas y daños» que a lo largo de su vida profesional había tenido ⁴⁰. Esto lo decía, ya sabemos, en 1566, concretamente a principios del mes de enero. Tres años y medio más tarde, su inventario de bienes *post mortero* refleja que Cosme Buitrón podía ser cualquier cosa menos una persona pobre ⁴¹. Ante esta aparente contradicción, podemos llegar a dos interpretaciones: que en 1566 Cosme de Buitrón no fuese tan pobre como decían sus testigos y él mismo —cosa que en un sentido u otro nos será imposible probar con la documentación que al presente poseemos—; o que, si lo era, dos viajes exitosos del galeón *San Juan*, entre 1567 y 1569⁴², habían rehecho la supuestamente débil hacienda de Cosme Buitrón, lo cual lleva a plantearnos la posible enorme rentabilidad del negocio naviero. Más allá de estas especulaciones, hay algo que es seguro: en el momento de su muerte, Cosme Buitrón no era una persona ni mucho menos pobre, ni siquiera tenía muchas deudas, pero la fatalidad que casi siempre cayó sobre este prestigioso hombre de mar impidió que se convirtiese en una persona de una riqueza extraordinaria.

LA DESTRUCCIÓN DE LA FATALIDAD

¿Ser dueño de un barco y dedicarse de lleno al negocio naviero, era una actividad rentable? Creemos que ésta es una buena pregunta, y como casi toda buena pregunta, de no fácil respuesta. Los estudios sobre economía marítima no se encuentran lo suficientemente avanzados como para obtener una solución fiable. De todas formas, estamos en condiciones de ofrecer algunos datos al respecto.

Para pronunciarnos sobre la rentabilidad de ser armador, no tenemos más remedio que hablar de ingresos y gastos. El ingreso fundamental para un señor de nao radicaba en el dinero obtenido por los fletes de mercancías, o personas —en el caso de pasajeros—. No existe, que sepamos, ningún trabajo que estudie sistemáticamente la evolución del precio de los fletes, lo que no es óbice para que podamos dar algunas cifras. Carande dice que, en la época investigada por él, el precio del flete llegó a los doce ducados por tonelada, mientras que el valor del barco era de ocho o nueve ducados por tonelada⁴³. Justo a mediados del siglo XVI.

⁴⁰ *Ibidem*

⁴¹ AHPSPN, legajo 2335, Inventario de bienes de Cosme Buitrón, *cit.*

⁴² Chaunu, *Seville et l'Atlantique...*, vol. III, pp. 98-99, 124-125, 130-131. Chaunu no menciona un viaje entre 1568 y 1569 que debió de realizar el galeón *San Juan* a Puerto Caballos, en la provincia de Honduras. AHPSPN, Oficio XIII, libro II de 1568, legajo, f. 507 r-v. Carta de fletamento de Cosme Buitrón, capitán y señor del navío *San Juan*, a Lope de Urquijo, de 20 de agosto de 1568.

⁴³ Carande Thovar, Ramón, *Carlos V y sus banqueros*, editorial Crítica, Barcelona. 1990. vol. I, p. 402.

para un viaje a Nueva España, el flete podía establecerse alrededor de los dieciseis ducados. Para la década de 1560, parece que el precio de los fletes había ido en aumento y oscilaba entre veinticuatro y treinta y cinco ducados por tonelada⁴⁴. A continuación ofrecemos algunos datos particulares para los años 1568 y 1569 que confirman esta situación.

PRECIO DE LOS FLETES EN LA CARRERA DE INDIAS (1568-1569)

NAVIERO	CARGADOR	BARCO	DESTINO	DUCADOS/TONL
Gerónimo de Hojeda	Pedro Sepulveda	<i>San Juan Evangelista</i>	Nueva España	28 ducados y medio
Francisco Ruiz	Alonso Cavallero	<i>La Trinidad</i>	Tierra Firme	30 ducados
Luis Gutiérrez	Alonso Cavallero	<i>Espiritu Santo</i>	Tierra Firme	30 ducados
Alvaro Conquero y Bernardo de Andino	Gerónimo de Beterdona	<i>Santo Crucifijo</i>	Tierra Firme	26 ducados
Alvaro Conquero	Francisco de Quintanilla	<i>Santo Crucifijo</i>	Tierra Firme	27 ducados
Cosme Buitrón	Lope de Armijo	<i>San Juan</i>	Honduras	28 ducados
Francisco Ruiz	Gómez de León	<i>La Trinidad</i>	Tierra Firme	30 ducados
Alvaro Conquero y Bernardo de Andino	Diego de Carvajal	<i>Santo Crucifijo</i>	Tierra Firme	25 ducados
Luis Gutiérrez	Alvaro Jorge Núñez	<i>Santa Clara</i>	Tierra Firme	26 ducados
Martín Hernández	Gómez de León	<i>N. S. de la Ayuda</i>	Tierra Firme	33 ducados

FUENTES: AHPSFN, Oficio XIII, años 1568-1569, legajos 7758, 7759, 7760, 7761, 7762 y 7763

Durante la mayor parte del siglo XVI, el valor de los fletes estuvo regido por la ley de la oferta y la demanda, lo cual era relativamente ventajoso para los señores de naos. En abril de 1572, ante las continuas quejas de los cargadores sevillanos a Indias por el cada vez más alto precio que, según ellos, adquirirían los fletes, Felipe II emitió una real cédula que establecía la tasación de éstos: no deberían superar los veinticuatro ducados por tonelada de ropa ni los veintinueve ducados por tonelada de botijas de vino. Los señores de naos vieron esta medida como muy perjudicial y alegaban que el valor del flete siempre era el justo, pues estaba en relación al precio y calidad del barco, de los bastimentos para la tripulación y la propia nave, y los sueldos de los calafates y carpinteros de ribera, precios que, por otra parte, subían sin parar⁴⁵. En enero de 1582, al dictar las nuevas ordenanzas que regulaban la navegación y el despacho de flotas a Indias, el rey deseaba la anulación de la tasa para los fle-

44 Martínez Gijón, José, «La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XXVI)» en *Historia, Instituciones y Documentos*, núm. 10, Sevilla, 1983, p. 149. AGI, Justicia, 1151, N. 2, R. 1, La Universidad de los maestros y pilotos de la Carrera de las Indias de la ciudad de Sevilla con el Prior y Cónsules de dicha ciudad, sobre la tasa de los fletes que debían llevar por los que embarcaban en sus buques, 1572.

45 AGI, Justicia, 1151, N. 2, R. 1, La Universidad de los maestros ... sobre la tasa de los fletes, *cit.*

tes, en vista del aumento en el costo de los abastos navales⁴⁶. Aunque en 1584 encontramos fletes de veinticuatro a veintiocho ducados por tonelada⁴⁷, ya en 1611 un flete para Cartagena de Indias podía alcanzar los cuarenta ducados por cada tonelada⁴⁸.

Si la casi única fuente de ingreso era, para un *señor de nao*, el importe de los fletes, los gastos que ocasionaba la actividad naviera estaban, en cambio, mucho más diversificados. En primer lugar, había que comprar el barco, cuyo precio no seguía una regla fija y dependía de factores como la calidad y edad del navío, el número de ellos disponibles para la venta y el mayor o menor interés del presunto comprador por hacerse con uno. En 1578 una nao de entre quinientas y seiscientas toneladas oscilaba entre siete y diez mil ducados⁴⁹. Cosme Buitrón, en 1561, valoraba su nao *Los Tres Reyes*, de seiscientas toneladas, en siete mil ducados⁵⁰.

A esta inversión inicial, e inevitable, le seguía en cada viaje una serie de gastos que podríamos denominar ordinarios: el salario de la tripulación, las vituallas para ésta, los abastos para la nao (jarcia, velas), las reparaciones, etc. El elevado monto que suponía preparar un barco para ponerlo en condiciones de navegar *fornesçerla, avituallarla*, en fin, *despacharla*— hizo que muchos dueños de barcos acudiesen a préstamos de distintos tipos, el más conocido de los cuales fue el riesgo marítimo. En septiembre de 1538, Cosme Buitrón recibía del mercader Hernán Pérez ciento setenta ducados *a riesgo*, que seguramente invirtió en su nao *Nuestra Señora de los Remedios*⁵¹.

De todos estos gastos ordinarios, el más gravoso para los dueños de barcos, atendiendo a sus quejas, era el resultante de las necesarias y numerosas reparaciones por las que tenían que pasar sus naves; y todo ello efecto de los altísimos sueldos que desde siempre exigieron los carpinteros de ribera y los calafatea⁵². De esta guisa, Cosme Buitrón se vio obligado a gastar 3.280 ducados en carenar y reparar su nao *Los Tres Reyes* en 1561, precio que no sorprendía a Alonso Martín, piloto vecino de Triana, pues éste había tenido que pagar más de 1.200 ducados por la carena y aderezo de una nao seis veces más pequeña que la de Buitrón⁵³.

46 Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México, 1979, p. 354.

47 Martínez Gijón, «La práctica del fletamento ...», pp. 152-154.

48 Cano, Tomé, *Arte de fabricar y aparejar naos*, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna (Tenerife), 1964, p. 93.

49 Pérez-Mallaina, *Los hombres del océano ...*, p. 127.

50 AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, *cit.*

51 Bernal, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias...*, p. 554. Esta obra es el estudio más completo sobre el papel del *riesgo marítimo* en el comercio con las Indias.

52 Domínguez Ortiz, Antonio, *Orto y Ocaso de Sevilla*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1991, pp. 35-36.

53 AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, *cit.*

Una vez cobrado el total de los fletes, por lo general en los puertos de destino en las Indias, y descontados todos los gastos, quedaba una determinada cantidad de dinero que debía ser repartida entre la tripulación (un tercio de este capital) y el señor de nao (los dos tercios restantes)⁵⁴. La operación podía resultar muy beneficiosa para el armador. Cosme Buitrón exponía en su memorial que en un viaje a las Indias con su nao *Los Tres Reyes*, de seiscientas toneladas, podía conseguir fletes valorados en más de catorce mil ducados; después del pago de todos los gastos, incluida la tripulación, llegaría a obtener unos seis mil ducados de beneficio. Como el precio de su nao estaba estimado en siete mil ducados, quiere decir que en un sólo viaje casi amortizaba la inversión inicial, y que para el siguiente tendría ganancias netas⁵⁵. Pero realizar dos viajes con éxito en la Carrera de Indias no era empresa fácil: había que contar con lo extraordinario, con la *fatalidad*.

En la navegación de la Edad Moderna, el accidente, que hoy en día puede ser considerado lo atípico, la excepción, era tan frecuente que casi adquiría la categoría de norma. Bajo el nombre de *fortunas de ruar* se incluían una serie muy numerosa de catástrofes navales: la guerra, el corsarismo, las requisas; las continuas averías, las tempestades e imprudencias que ocasionaban los trágicos naufragios, los incendios ... Los accidentes podían surgir en el momento menos esperado, y, como casi siempre, en el momento más inoportuno⁵⁶.

Cosme Buitrón fue un hombre que parecía estar perseguido por la *fatalidad*, por la desgracia, y desafortunadamente para él, muchas veces le dio alcance. De las seis naos de que fue propietario, cuatro tuvieron un final anterior a lo que por lógica debería de haber sido su «muerte natural»: el desguace a la vejez. Por orden cronológico, Cosme Buitrón sufrió en sus carnes y hacienda cuatro de las mas pesadas *fortunas de mar*: los robos de los corsarios o piratas; el naufragio; el embargo de sus naves por la Corona, y el fuego.

Durante los siglos XVI y XVII los corsarios y piratas constituyeron un peligro constante para los barcos que hacían la Carrera de Indias. A Cosme Buitrón le tocó vivir la época en que, por las guerras entre Carlos I de España y Francisco I de Francia, el corsarismo francés hacía mella en las rutas atlánticas, bien en plena mar, bien en los puertos indios⁵⁷. En 1537,

54 La forma usual del repartimiento de los fletes en Escalante de Mendoza, Juan, *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales*, Madrid, 1985 (ed. original de 1575), pp. 188-191.

55 AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, cit. Pérez-Mallaina, *Los hombres del océano...*, p. 127.

56 Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*, editorial Alianza, Madrid, 1984, vol. II, pp. 315-316.

57 Lucena Salmoral, Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992, p. 52. Carande, *Carlos V y sus banqueros ...*, vol. I, p. 389.

estaba Buitrón con su nao *San Gregorio* atracada en el puerto de Yaguana, en La Española. Aprovechando la noche, dos navíos de corsarios franceses, en complicidad con el sevillano Hernández de Jerez, le robaron la nao, que tenía en su bodega veinticinco mil pesos de oro, tanto de Buitrón como de particulares⁵⁸. Siete años más tarde, en 1544, tenía Cosme Buitrón su nao *Nuestra Señora de los Remedios* en el Cabo de la Vela cargada de sal para hacer un viaje a Santo Domingo; de pronto, tres barcos franceses aparecieron en la costa con la intención de saquear el pueblo. Ante esta situación de peligro, Cosme Buitrón pudo haberse escapado con facilidad, pues tenía su nao lista para zarpar; pero fue requerido por Luis Pardo, teniente de gobernador en el lugar, para que ayudase en la defensa frente a los piratas. Sin pensarlo dos veces, Cosme Buitrón sacó toda la artillería de su nave y con su tripulación encabezó, junto a un puñado de lugareños, la lucha contra los franceses. Finalmente, rechazaron el ataque pirático; pero el éxito para Cosme Buitrón sólo fue a medias, ya que los piratas, en su huida, se llevaron la nao *Nuestra Señora de los Remedios*, que, unida a su carga, alcanzaba un valor de más de seis mil ducados⁵⁹.

En la vida de un hombre de mar, una de las fatalidades más traumáticas que tarde o temprano siempre solía llegar, era el naufragio. Las causas del tan desgraciado lance generalmente estaban en los temporales y en los obstáculos del litoral; a estos motivos, impredecibles, podían unirse al mismo tiempo el error humano, que se confundía a veces con la imprudencia, y el egoísmo, que coincidía con la sobrecarga de los buques y su mal estado⁶⁰. La nao *Santa Cruz* de Cosme Buitrón se convirtió en la protagonista de uno de los naufragios más famosos en la historia de la navegación de la *Carrera de Indias*.

El retorno de la flota de Tierra Firme de 1554, luego unida a la de Nueva España en el puerto de la Habana, fue muy accidentado. Al frente de ellas iba el general Cosme Rodríguez Farfán. El 8 de diciembre de 1554, cuando cruzaba el canal de Bahama, tuvo lugar la primera de una serie de tempestades que asoló a los barcos de la flota. El resultado de este primer envite con el poder de la Naturaleza fue el hundimiento de la nao capitana *San Andrés* y la dispersión de la flota, que quedaba maltrecha. El día de Reyes de 1555, estando al norte de la isla de Flores —una de las Azores—, la nao *La Bretedona*, que había ocupado el puesto de capitana, naufragaba. Parte del oro que transportaba y los tripulantes que escaparon

58 AGI, Indiferente 423, Libro 18, ff. 126r-128r. Dos reales cédulas de 13 de mayo de 1538.

59 AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, *cit.*

60 Flores, Ángeles, «Naufragios en el Golfo de Cádiz» en *Andalucía y América en el siglo XVI*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla, 1984, vol. I, pp. 340-344. Serrano Mangas, Fernando, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 1991, p. 29.

al desastre fueron recogidos por Cosme Buitrón, que venía como almirante en su nao *Santa Cruz* desde la salida en La Habana, y que sólo días antes había logrado unirse a la nao capitana. Cuando la costa de Cádiz estaba a la vista, un nuevo temporal provocó, unido a la imprudencia de los pasajeros de la nao de Buitrón, que decidieron cortar las amarras que evitaban que el barco encallase en los bancos de arena a causa de la corriente, el hundimiento de la *Santa Cruz* en la playa de Zahara, entre Tarifa y Vejer: eran las once de la mañana del 22 de enero de 1555⁶¹. A partir de aquí un espectáculo dantesco tuvo lugar en esta arenosa playa de la costa gaditana: los tripulantes y pasajeros de la nao, más de doscientas cincuenta personas, luchando contra la resaca de ese día y contra el peso, en una prueba del egoísmo humano, de barras de oro amarradas al cuerpo; los vecinos de Tarifa y Vejer, en un número cercano a los cuatrocientos, corriendo por la playa para robar el oro que salía del mar o rematando a los ahogados que llegaban con algo del metal precioso...⁶².

Sorprende, sin embargo, que un acontecimiento que debería de aparecer imborrable en la memoria de Buitrón, no lo mencionase en su memorial de 1566. ¿Por qué este silencio? No hemos de olvidar que el naufragio de Zahara fue muy conocido en la época no sólo por el robo de grandes sumas del dorado metal por parte de los vecinos de la costa, sino, también, por el alto volumen de oro sin registrar, es decir, de contrabando, que venía en la bodega de la nave de Cosme Buitrón. Efectivamente, al producirse el naufragio muy cerca de la playa, en una zona de escasa profundidad, pudo recuperarse la mayoría del oro que transportaba el barco; entonces se comprobó que de los quinientos mil pesos de oro para particulares que contenía el precio, trescientos cincuenta mil venían por registrar. El oro para la Real Hacienda ascendía a setenta y cinco mil pesos ⁶³.

Aunque Cosme Buitrón no sufrió ningún castigo por el oro de contrabando que venía embarcado en su nao, sí comprendemos que no desease remover el asunto más de una década después.

En un naufragio de estas características, en el que la mayor parte del tesoro que cargaba el barco se sacaba a la superficie, una de las principales víctimas era, salvo aquéllos que perecían ahogados, el dueño del navío. No en balde, mientras que muchos recuperaron sus remesas de plata

61 Flores, «Naufragios en el golfo...», pp. 349-350. Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación...*, p. 278.

62 AGI, Indiferente General, 2000, Carta del factor Duarte a S.M. de 28 de enero de 1555. La información sobre ésta y otras cartas relativas al naufragio de la *Santa Cruz*, en el mismo legajo, se las debo a la cortesía de mi buen amigo Pablo Emilio Pérez-Mallaína.

63 *Ibidem*. AGI, Patronato, 258, N. 5, G. 1, R. 4, Relación de las barras de plata para la Real Hacienda cargadas en la nao de Cosme Buitrón, 20 de junio de 1554. AGI, Indiferente General, 737, Relación de los navíos en que venía el oro y plata de S.M., 10 de febrero de 1555.

y oro, Cosme Buitrón no pudo hacer lo mismo con su nao, que descansaría para siempre en compañía de Neptuno.

Hasta muy entrado en el siglo XVI, el único barco construido *ex profeso* para la guerra fue la galera. Para el resto de tipos navales, que se denominan genéricamente como «naos», apenas había diferencia entre una destinada a la guerra y otra destinada al transporte de mercancías y personas; más aún, podemos afirmar que casi todos los barcos de guerra en el Quinientos no eran sino mercantes reforzados en su poder artillero *y*, quizá, algo en su estructura. Además, las acciones navales eran todavía muy esporádicas y las marinas de guerra reales no consistían en escuadras permanentes de galeras, sino en navíos privados que habían sido fletados o embargados en los puertos para cada ocasión específica: la guerra en el mar estaba muy vinculada al comercio, del que dependía y con el que competía por los pocos recursos en marineros y buques⁶⁴.

En la *Carrera de Indias*, desde 1521, cuando se formó por vez primera una armada que escoltase a las naos mercantes a las Indias ante el peligro de los corsarios y piratas de Francia⁶⁵, se procuró que las naos fuesen protegidas por barcos de «guerra». En el modo de navegación en convoy que desde 1540 se fue estableciendo para la navegación al Nuevo Mundo, nunca debía faltar algún barco que, reforzado en su armamento, hiciese el papel de barco de guerra: fueron las naos capitanas y almirantas. Como la Corona nunca fue una gran propietaria de naves, debido sobre todo al alto coste de la adquisición y el mantenimiento de los buques, tuvo que acudir al embargo de barcos de propiedad particular para que cumpliesen con la misión de escoltar al resto de naves de la *Carrera*⁶⁶. Esto nunca agradó a los dueños de naos. La razón era bien sencilla. Si un barco de un particular era embargado como capitana o almiranta, no tendría acceso a la principal fuente de ingresos en el negocio naviero: los fletes. Hay que recordar que las naos capitanas y almirantas, no debían, en principio, cargar mercancías, o al menos no tantas como la capacidad de la nave permitía⁶⁷. Además, el sueldo que pagaba la Corona era insignificante en comparación con las ganancias que se podían obtener si la nao no era embargada y navegaba como mercante⁶⁸. Como el lector puede suponer, Cosme Buitrón también fue víctima de estos indeseados embargos.

64 Casado Soto, José Luis, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, editorial San Martín, Madrid, 1988, p. 26. Thompson, I.A.A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, editorial Crítica, Barcelona, 1981, pp. 226-228. Pazzis Pi Corrales, Magdalena de, *Felipe 11 y la lucha por el dominio del mar*, editorial San Martín, Madrid, 1989, pp. 80-81, 84-85.

65 Mira Caballos, Esteban, «La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)» en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba 1991*. Cajasur, Córdoba, 1994, pp. 79-88.

66 Haring, *Comercio y navegación...*, pp. 251-261 y 335.

67 Casado Soto, *Los barcos españoles...*, p. 33.

68 El sueldo que pagaba la Corona a las naos embargadas era de 170 maravedíes por tonela-

En 1557, Cosme Buitrón tenía en el puerto de Sevilla su nao *Los Tres Reyes*, que se estaba empezando a cargar de mercancías para llevarlas a Nombre de Dios junto al resto de naves. Como otras veces, los visitadores de naos de la Casa de la Contratación andaban buscando la nao apropiada para que sirviese de capitana: la elegida fue la de Buitrón. Una vez en el puerto de destino, Nombre de Dios, y cuando ya se disponía a zarpar para España, el Conde de Nieva, Virrey del Perú, le embargó su barco e incluso hizo que sacase las velas a tierra para impedir una posible fuga; este embargo duró tres meses, de mayo a junio de 1560. Después que el Virrey mandó desembargar la nao de Buitrón y le devolvió las velas, a fines de julio de ese año el teniente de gobernador de Tierra Firme volvió a tomarle la nave para que reforzase la seguridad del puerto, ante la presencia de unos piratas ingleses en las cercanías. Esta vez la medida para evitar la huida de Cosme Buitrón fue el pago de nada menos que seis mil ducados de fianza; este tercer embargo, segundo en tierras americanas, duró cinco meses. Por fin, tras ocho meses de forzoso embargo, Cosme Buitrón se preparaba para volver a su querida Sevilla; pero los oficiales de la Real Hacienda de Perú atrasaron el regreso: su nao volvía a ser embargada, en esta ocasión para que transportase las remesas de metales preciosos pertenecientes al rey que se habían acumulado desde la salida de la última flota: fueron cuatro meses más, en total, un año entero de embargo ⁶⁹

El coste de esta larga temporada de embargo fue muy alto para el propietario de la nao, Cosme Buitrón. Buena parte de su tripulación murió por efecto del insalubre clima de Nombre de Dios, así que tuvo que contratar nuevos marineros, a los que había que pagar sueldos muy elevados; su barco, durante muchos meses bajo el sol abrasador y la humedad de la zona, y sobre un agua templada favorecedora de la broma, necesitaba de reparaciones siempre costosas, etc. Este amargo período concluyó, ya en Sevilla, el 21 de septiembre de 1561, y no de manera feliz para nuestro protagonista. Ese día, un hombre que tenía la curiosa afición de quemar gatos llevó a la realidad esa actividad con la que disfrutaba: el resultado fue el incendio —he aquí la cuarta *fortuna de mar*— de veintidós barcos en el puerto de Sevilla, entre ellos el de Cosme Buitrón, que hacía unos días que había sido reparado por completo. Sería el único incendio que afectó a Buitrón, pero no el último embargo ⁷⁰.

Tras el ardiente final de la nao *Los Tres Reyes*, Cosme Buitrón volvió a adquirir un barco, el galeón *San Juan*. Para hacerse con su propiedad había tenido que recurrir a préstamos de elevados intereses. Cuando estaba cargando su galeón con objeto de integrar la flota a Nueva España de 1564,

da y mes de servicio entre 1553 y 1574; luego pasó a 204 maravedies por tonelada y mes. *Ibidem*, p. 69.

⁶⁹ AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, *cit.*

⁷⁰ *Ibidem*. Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación...*, p. 246.

los oficiales de la Contratación decidieron que el *San Juan* era el barco idóneo para que viajase como nao capitana y que, en consecuencia, había que embargarlo. Cosme Buitrón caía en la desesperación, pero no podía cambiar las cosas y tenía que someterse a las razones de Estado ⁷¹.

Los efectos perniciosos que estos embargos pudieron tener para aquellas personas que vivían de la explotación de sus naves, no están aún estudiados; pero ya algunos prohombres del siglo XVI se plantearon el problema y lo hicieron saber al soberano. Así, por ejemplo, el duque de Medina Sidonia comunicaba al Consejo de Indias, en 1582, el desgaste que producía la continua formación de armadas:

[...] no pueden hazer ni hay tantas naos bizcaínas como son necesarias, y toda la gente que trata en ellas está perdida y necesitada [...]. Como están sujetos y obligados de servir a su Md. en las ocasiones que oviere, lo que ganan en un viaje de las Indias, gastan en un embargo ⁷².

A MODO DE CONCLUSIÓN

Después de este somero análisis de las *fortunas de mar* que podían cebarse con los *señores de naos*, y en concreto las que afectaron a Cosme Buitrón, hemos de volver a la pregunta con que iniciamos el epígrafe anterior: ¿era rentable dedicarse al negocio naviero, poseer un barco en la *Carrera de Indias*?

Por lo que hemos expuesto en las páginas precedentes, es posible afirmar que los beneficios que dejaba la actuación en la *Carrera de Indias* como armador podían ser enormes; pero los riesgos que se tenían que correr eran casi tan grandes como los beneficios que se obtenían. En el fondo, la buena suerte, como ocurre en muchos aspectos de nuestra vida, era un elemento imprescindible para llegar a la consecución del éxito total. En caso de no tenerla a favor, como parece que le ocurría a Cosme Buitrón, había que poseer otros mecanismos que mitigasen su efecto «destructivo»; uno de estos mecanismos bien pudo haber sido, para el caso al que nos hemos dedicado, el aprovechamiento favorable del prestigio, que no estaba tan sometido a los ciegos vaivenes de la rueda de la fortuna.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales, Oficio IV, Libro III de 1569, legajo 2335, ff. 21v-23v. Inventario de bienes de Cosme Buitrón, 22 de agosto de 1569.

⁷¹ AGI, Indiferente General, 2673, Memorial de Cosme Buitrón, *cit.*

⁷² Casado Soto, *Los barcos españoles...*, p. 118.

Primeramente, quatroçientos e setenta e quatro reales de plata que se hallaron en dinero.

Item una pipa de vino blanco tras aßejo y un [...] colado.

Item un palo de [indos] para un [callos] y un palo de una mezana.

Item una chalupa vieja de la nao.

Item un terçio de una casa en la calle de los Bardos.

Item un negro que se llama Antonio [...].

Item una negra que se llama Beatriz que tiene un niño de quatro años que se llama Antonio y una niña de tres meses que se llama Sebastiana.

Item una negra que se llama Gironima que tiene una niña que se llama Çesilia que es de veinte meses.

Item una cama de madera de campo.

Item tres mesas con sus bancos e cadenas [...].

Item site pipas bazías.

Item seis caja bazías y dos escritorios.

Item çinco tinas para aguas pequeñas.

Item un aparador de madera.

Item una paila de colar y dos pequeñas y una [setre] .

Item unas calças de carizea nuevas enforradas con terçiopelo.

Item dos pares de calças de carizea enforradas en burato, traídas.

Item otro par de calças de carizea enforradas en tafetán negro.

Item otro par de calças de carizea negras enforradas en [...].

Item una capa y un sayo de [ra]ja, nuevo.

Item una capa y un sayo de carizea negra, traído.

Item un sayo de paño negro traído.

Item dos sayos de paño morisco aforrado en tafetán pardo y otro en [...].

Item otro sayo de paño pardo enforrado en bayeta morada.

Item dos pares de saragüelles de paño morisco con sus medias calças, nuevos

Item unos saragüelles de tafetán nuevos con dos pares de medias calças de carize nueva.

Item una turca de paño de flor de [ro]mero traído.

Item una turca de tafetán negro.

Item un paño de arte viejo, traído.

Item un capote de paño traído enforrado en bayeta colorada.

Item quatro gorros [...] nuevos.

Item unas [armas] de algodón nuevas.

Item una cota de malla con sus mangas y guantes.

Item nueve pares de zapatos, los quatro de dos suelas y los çinco de una suela, todos nuevos.

Item quatro bonetes colorados nuevos.

Item una camiseta colorada vieja.

Item un bracamarte nuevo con su cuchillo e punsón en la baina.

Item una doze[na] de servilletas de [...].

Item quatro jubones de lienço, traídos dos e dos nuevos.

Item un jubón picado e dos cosetes de lienços.

Item quatro sauanas traídas de ruán.

Item quatro pares de saragüelles de ruán traídos.

- Item siete paños de rostro de ruán traídos.
 Item seis paños de tocar de olanda.
 Item dos almohadas con dos cojinillos de lienço traídas labradas.
 Item quinze camisas, las diez nuevas y las çinco traídas de ruán.
 Item quatro pares de medias calças de lienço nuevas.
 Item tres liensezillos de [...].
 Item ocho dozenas de [...] encaladas nuevas.
 Item un barril de almidón.
 Item una olla de cobre.
 Item dos sartenes de hierro.
 Item una colcha de ruán traída.
 Item tres colchones, uno [...].
 Item dos sauanas traídas.
 Item dos almohadas amarillas con dos cojinillos usados.
 Item dos almohadas verdes con dos cojillos usados.
 Item unas artes amarillas.
 Item una cama de paño [descarlata] colorado viejo.
 Item un paño de rostro de grana y otro de punto real amarillos, usados.
 Item una dozena de servilletas caseras.
 Item una cama de lienço usada.
 Item quatro tablas de manteles caseros, los dos nuevos y los dos viejos.
 Item dos tablas de manteles alimaniescos nuevos.
 Item ocho jamones.
 Item unas botas y zapatos de dos [sue]las traídos.
 Item çinco platos de plata pequeños e quatro grandes y seis saleros usados.
 Item tres candeleros usados.
 Item tres picheles usados.
 Item doze pieças para sondar.
 Item tres agujas de marear.
 Item una ballestilla.
 Item un casco de hierro.
 Item una ampotella.
 Item una libra de obillos de a[...].
 Item una tela de cuchillos car[...].
 Item dos cajas de carne de [...] a seis libras cada una.
 Item una cuba de plata.
 Item una taça.
 Item un plato pequeño de p[lata] y tres cucharas.
 Item un peso con su romanilla e dos [...].
 Item dos cojines de guardamesiles dorados y una arquetara.
 Item una ropa de bayeta parda nueva.
 Item una basquiña grana usada guarneçida.
 Item una basquiña de carize blanca usada.
 Item un corpiño de carmesipelo usado.
 Item una sobremesa de paño verde.
 Item una jeringa nueva.
 Item un galeón grande de más de quatroçientas toneladas llamado *San Juan*.