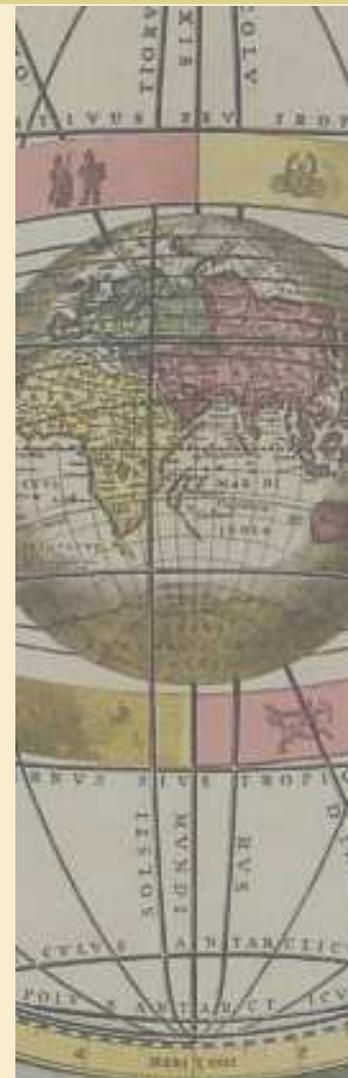
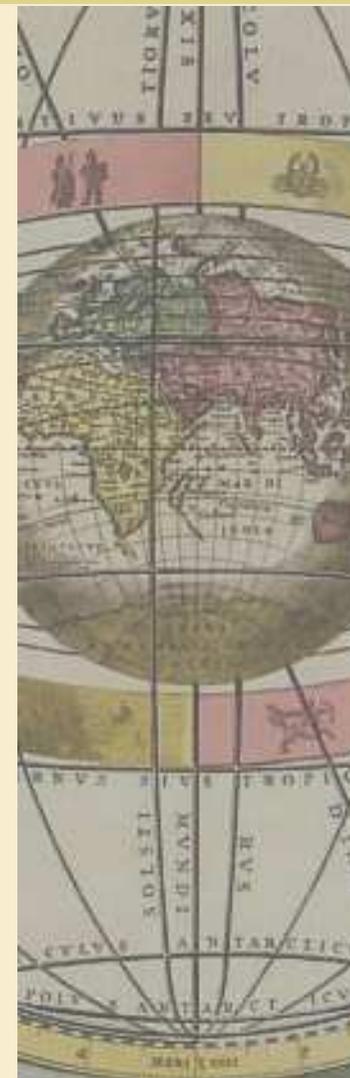


BARCOS, TRIPULACIONES, RUTAS Y AVATARES



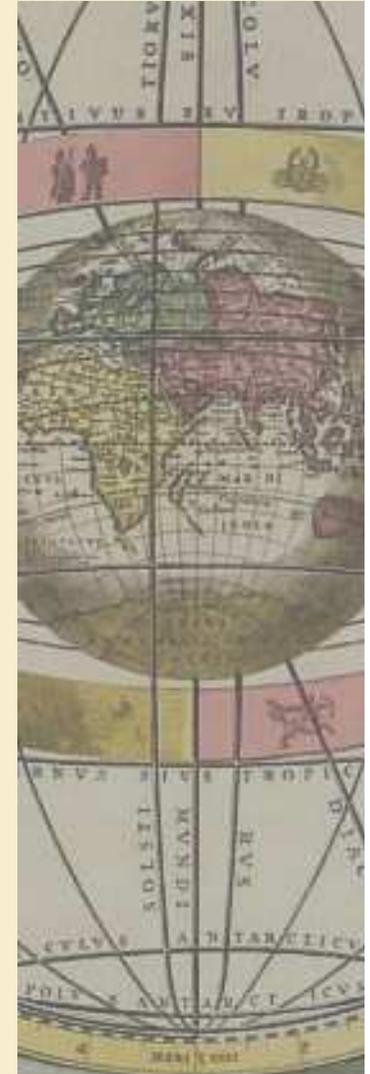
LOS NAVIOS DE LA CARRERA DE INDIAS: PROCEDENCIA Y TIPOLOGÍA

- Sólo se tienen estudios sobre los navíos de guerra. No hay ningún trabajo sobre los navíos mercantes.
- Razones:
 1. La rareza y excepcionalidad de la documentación necesaria, debido a la pequeña entidad, multiplicidad y dispersión de los astilleros.
 2. El origen extranjero y disperso de la flota mercante española.
- Hasta el siglo XVII no se preocuparán las autoridades por normalizar la construcción de los buques mercantes.

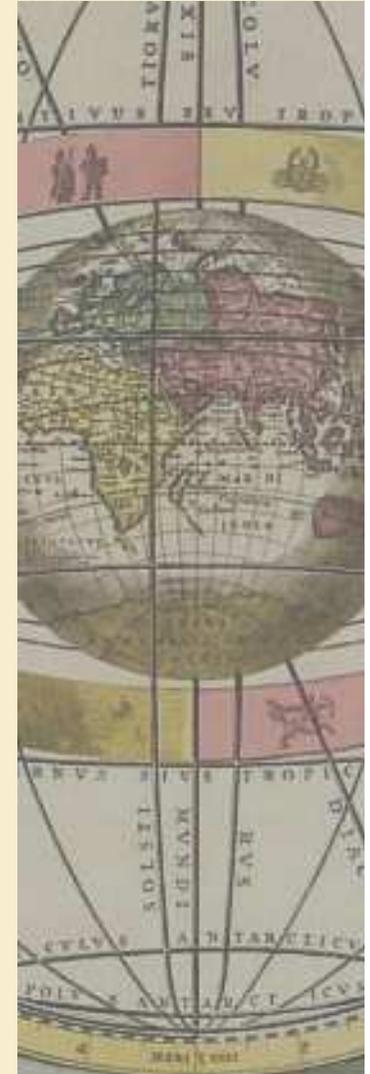


PROCEDENCIA

- Aunque durante los cincuenta primeros años no existió ninguna normativa sobre la obligatoriedad de que los navíos de la carrera fueran fabricados en España, a partir de entonces se exigió que debían ser naturales en un doble concepto:
 - Por pertenecer a españoles.
 - Y haber sido construidos en España.
- Si bien sobre la propiedad no hubo problemas, había armadores suficientes, en el caso de la fábrica la política debió ser más flexible y tolerante.

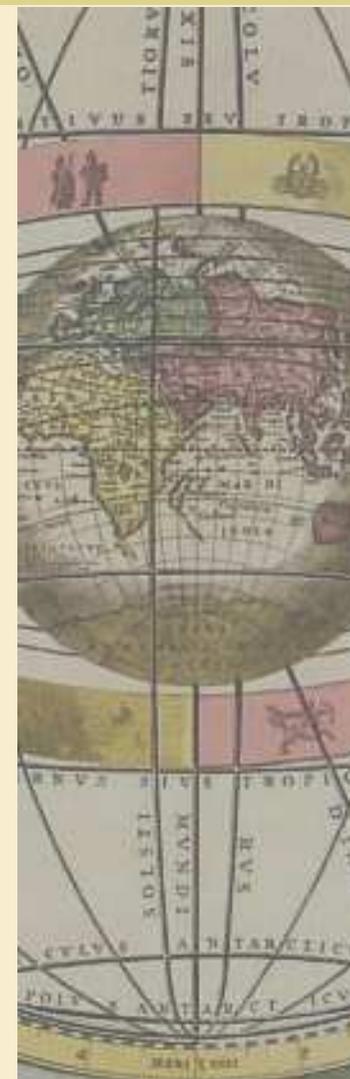


- A principios del siglo XVII la falta de navíos españoles fue tan importante que España dependía de otros países para mantener su flota, y poder vigilar y defender los territorios americanos.
- Las reformas que aplicó la nueva dinastía intentaron reaccionar contra la peligrosa situación.
- Véase el Reglamento de Flotas de 1720.
- Pero como las leyes no hacen navíos, a partir de 1725 empezaron a llegar peticiones de licencia por parte de propietarios de navíos de origen extranjero. Fueron aceptadas en su totalidad, a cambio de recompensa económica.
- Ninguna otra disposición se produciría ya en este sentido hasta la promulgación del reglamento para el Comercio Libre de 1778.

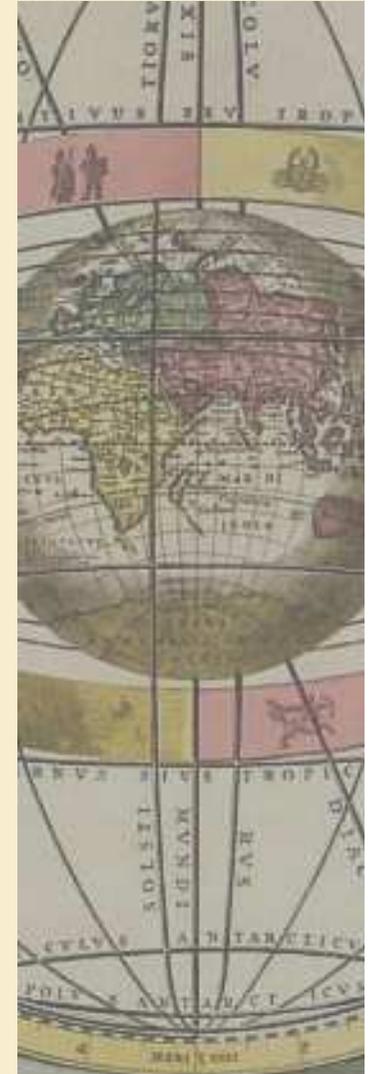


ANÁLISIS ESTADÍSTICO

- En el periodo de 1504-1650 Chaunu contabiliza 4.086 navíos, de ellos 2790 inscritos como “navíos de procedencia no especificada”, los 1.296 restantes se distribuyen de la siguiente forma:
 - 142 de Andalucía y Canarias
 - 745 de América española
 - 409 extranjeros (169 de Portugal, 19 Italia, 64 Francia, 29 PPBB, 10 Europa del norte, 54 Inglaterra y 643 sin especificar).
- Para el periodo 1650-1700, los datos proceden del trabajo de Lutgardo García Fuentes. Recoge un total de 775 navíos de los 930 que viajaron en esos años, de ellos:
 - 289 procedían de astilleros españoles
 - 211 de las colonias
 - 275 del extranjero (16 Inglaterra, 99 Holanda, 11 Alemania y 149 sin especificar)

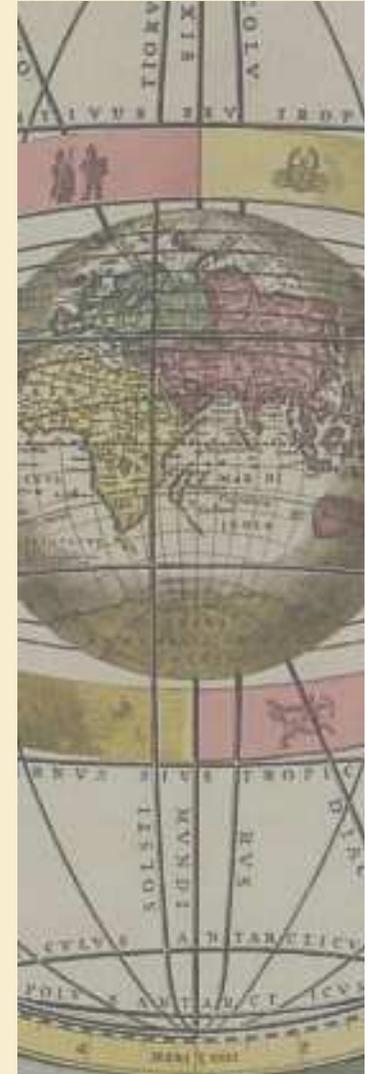


- Para el periodo 1717-1778 los datos proceden del trabajo de A. García Baquero. De un total de 492 barcos mercantes:
 - 109 eran de fabricación española
 - 21 de las colonias
 - 362 extranjeros

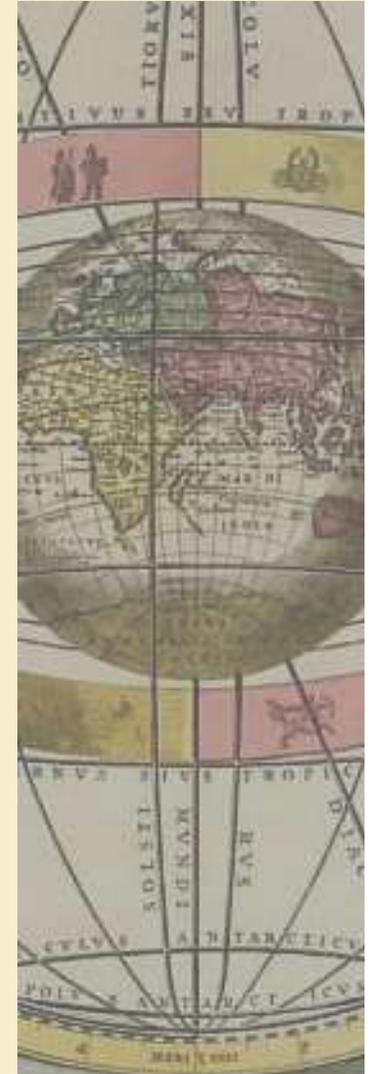


TIPOLOGIA.

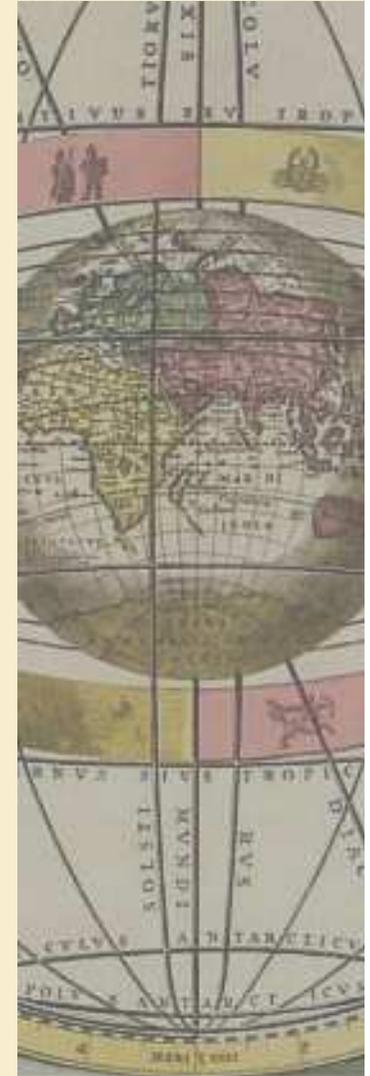
- Disponemos de dos tipologías: la que se refiere a su denominación según su morfología y la que se refiere a su capacidad.
 - Durante los siglos XVI y XVII los barcos más comunes en la Carrera eran: barcos luengos, carabelas, fragatas, filibotes, galeones, galeras, navíos, pataches, polacras, saetías, tartanas urcas...
 - Durante el siglo XVIII: fragatas, saetías, bergantines, pingues, polacras, balandras y tartanas.
- Según su capacidad:
 - Entre 1504-1650 el tonelaje medio pasó de 100 a 300 toneladas.
 - Entre 1650 y 1778 el tonelaje medio varía entre las 100 y las 500 ton.



- **LA GENTE DEL MAR Y LAS GENTES EN EL MAR**
- El organigrama profesional de un mercante era producto de un cruce entre los medios y los fines:
 - **El piloto:**
 - su función era fijar el rumbo y manejar la nave.
 - Necesitaba un título expedido por la Casa de la Contratación.
 - Cada nave llevaba dos pilotos.
 - **El Maestro**, con frecuencia era el dueño del barco (de la totalidad o de una parte).
 - Asumía la autoridad efectiva del navío.
 - Debía saber marcar el rumbo y utilizar los instrumentos de navegación.
 - Se ocupaba del apresto y carenado del navío.
 - Para ejercer el oficio debía depositar una fianza de entre 10.000 y 20.000 ducados de plata.
 - **Contramaestre**, era el lugarteniente del maestro.
 - Es el capataz del navío y el que ejerce la autoridad del capitán (maestre).
 - Antes de hacerse a la mar su principal misión era supervisar la carga.

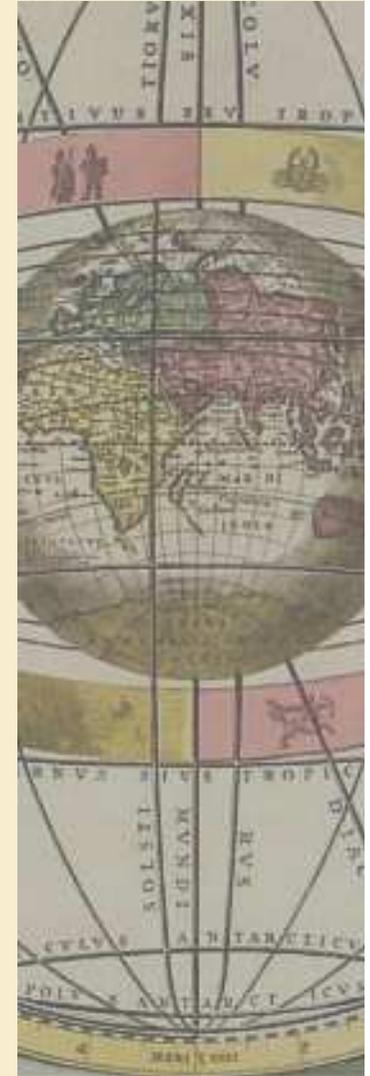


- Además en un barco estaban también los despenseros, el Escribano (certifica y registra todo lo que acontece en el viaje) y el Veedor (contable y cuidador de los caudales del rey)
- Luego estaba la marinería (aunque algunos de estos han sido enrolados por sus conocimientos de carpintería y calafateado).
- Los últimos escalones correspondían a los grumetes y pajes (cada dos grumetes, ganaban lo que un marinero)
- El número de tripulantes no estaba fijado aunque legalmente existía un mínimo legal en función del porte del navío:
 - Hasta 170 ton, 30 hombres
 - Entre 170 y 220 ton, 48 hombres
 - Mas de 320 ton, 61 hombres



ALIMENTACIÓN.

- La alimentación en un navío estaba condicionada de modo determinante por el factor tiempo y por la capacidad de resistencia a de los alimentos a la corrupción.
- El bizcocho, la salazón y las legumbres eran los alimentos principales, junto con el agua, el vino, el aceite y el vinagre.
- Los alimentos frescos solo era un lujo de los primeros días de travesía.
- El problema principal era la falta de determinadas vitaminas, A1, B2, y C, que provocaban defectos en la visión y la aparición del escorbuto (mas de 6 semanas)



PELIGROS Y ACOSOS: NAUFRAGIOS, PIRATERIA, CORSARISMO Y GUERRA.

- A la estructura político-administrativa que hemos visto hay que añadir impactos coyunturales capaces de acelerar, agravar o quebrar la trama mejor organizada, estos impactos corresponden a dos tipos de fuerzas de distinto calibre pero de igual dirección:
 - **La violencia de la naturaleza:** el mar el viento, los escollos, los bajíos...
 - Hasta 1650 el 3% de los barcos naufragaron debido a estas causas
 - La mayor frecuencia de estos naufragios se daba en el viaje de vuelta.
 - **La violencia del los hombres constituidos en enemigos,** la piratería, el corsarismo y la guerra.
 - La piratería reproduce el bandidaje terrestre
 - Los corsarios actúan por orden de los gobiernos que los arman y promocionan.
 - Para el periodo 1504 a 1650 las pérdidas fueron de un 3% (P. Chaunu)
 - Para el periodo 1717-1778 el porcentaje fue inferior (A. García Baquero).

