

## **Expertise veneciano al servicio del rey. Ciencia y luchas de poder en la Sevilla del siglo XVI**

**Riccardo Mardegan**

Investigador Independiente

email: riccardo.mardegan@hotmail.it

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5478-6366>

<https://dx.doi.org/10.5209/chmo.102214>

Recibido: 22 de abril de 2025 • Aceptado: 23 de febrero de 2026

**ES Resumen:** Este artículo analiza un conflicto legal en la Sevilla del siglo XVI en torno al monopolio del oficio de carenero, otorgado a Andrea Barrasi y Pablo Matía. A través del pleito con el también carenero Juan Guillermo, se revelan las tensiones entre saber técnico, justicia y poder económico en el contexto del comercio atlántico. El estudio pone en evidencia la participación de marineros, jornaleros y técnicos en disputas jurisdiccionales, así como la presencia activa de los venecianos en el puerto de Sevilla. La circulación de conocimientos y tecnologías entre el Mediterráneo y el Atlántico muestra cómo los márgenes técnicos eran fundamentales en la configuración del Imperio. El enfoque microhistórico permite iluminar procesos globales desde una perspectiva local.

**Palabras clave:** microhistoria; comercio atlántico; pleito; conocimiento técnico; venecianos.

## **EN Venetian expertise at the service of the king. Science and power struggles in 16<sup>th</sup>-Century Seville**

**Abstract:** This article analyzes a legal conflict in 16th-century Seville surrounding the monopoly of the ship careening trade, granted to Andrea Barrasi and Pablo Matía. Through the lawsuit with fellow careener Juan Guillermo, the tensions between technical knowledge, justice, and economic power in the context of Atlantic trade are revealed. The study highlights the involvement of sailors, laborers, and technicians in jurisdictional disputes, as well as the active presence of Venetians in the port of Seville. The circulation of knowledge and technologies between the Mediterranean and the Atlantic shows how technical margins were fundamental in shaping the Empire. The microhistorical approach sheds light on global processes from a local perspective.

**Keywords:** microhistory; Atlantic trade; lawsuit; technical knowledge; Venetians.

**Sumario:** Introducción. La broma: ida y vuelta de un problema atlántico. Inventores y luchas de poder. La defensa del privilegio. Conclusiones. Bibliografía.

**Cómo citar:** Mardegan, Riccardo (2026). *Expertise veneciano al servicio del rey. Ciencia y luchas de poder en la Sevilla del siglo XVI*, en *Cuadernos de Historia Moderna* 51.1, 9-29.

## Introducción

La intervención de actores italianos en la toma de decisiones políticas (y financieras) de la Monarquía Hispánica a lo largo de los siglos XVI y XVII se ha convertido en un tema recurrente. No sin razón, ya que sería superfluo subrayar una vez más la importancia que tuvieron ciertos mercaderes genoveses en la gestión económica y financiera de la empresa americana. Sus conocimientos, relaciones personales, ideas y, por supuesto, capitales, plasmaron aquella primera globalización trazada por Fernand Braudel décadas atrás<sup>1</sup>. Como en muchos otros casos, se trató de un proceso biunívoco, casi simbiótico, durante el cual tanto la Monarquía como las compañías y familias involucradas en la gestión del flujo de recursos provenientes de América (y, a nivel global, hacia Asia) sufrieron e impulsaron cambios que influyeron en el mundo político, social y económico.

En este sentido, la exploración y conquista de América representó un gran reto para varios sectores de la sociedad europea occidental y no solo para la Monarquía Hispánica. El mismo Colón, que muy posiblemente nació en Italia, integró en su expedición a varios hombres portugueses, y los mercaderes catalanes jugaron un papel de primer plano en los primeros años de la colonización antillana<sup>2</sup>. Esa integración fue ciertamente favorecida por los acuerdos políticos y diplomáticos que ya existían en Europa antes del descubrimiento del Nuevo Mundo, aunque otros se definieron y consolidaron durante el propio proceso de conquista.

Más allá de la rígida división del mundo entre las coronas de España y Portugal establecida por el Tratado de Tordesillas de 1494, los vasallos de ambas monarquías buscaron y encontraron maneras efectivas de desplazarse a América y Asia, interpretando de forma muy variable los límites que el papa y los reyes habían intentado definir de forma permanente. A pesar de la expresa prohibición a los no castellanos de entrar en la América española, abundan las pruebas de una notable presencia portuguesa, catalana, italiana (por no hablar de la criptoárabe y criptojudía) en los territorios de México y Perú<sup>3</sup>. El panorama no estaría completo sin mencionar la implementación de aquel comercio esclavista triangular que, desde las costas occidentales de África, deportó a miles y miles de esclavos africanos al Nuevo Mundo, subrayando aún más la dimensión marcadamente global de una empresa que no fue exclusivamente castellana ni tampoco solamente europea.

En este contexto tan complejo, uno de los primeros retos encontrados por la monarquía de Isabel fue la navegación atlántica. Si por un lado el reino de Portugal había aceptado ya su “vocación” marinera en la primera mitad del siglo XV (en particular durante el reinado de Enrique el Navegante), armando una serie de expediciones para explorar las costas y los ríos del África occidental<sup>4</sup>, la Corona de Castilla se había configurado como una potencia principalmente terrestre, concluyendo el proceso de “reconquista” del reino nazarí de Granada solo en 1492. De hecho, la primera conquista “atlántica” del reino de Castilla, es decir, la de las islas Canarias, fue inicialmente llevada a cabo por los normandos de Jean de Béthencourt.

El aporte del conocimiento técnico “extranjero” resulta, de hecho, una constante en toda la historia moderna europea. No limitado únicamente al mundo político o militar, el influjo extranjero también alcanzó la cultura, la economía y la ciencia, en particular la medicina, influenciadas por la circulación de ideas y, en concreto, de hombres y mujeres formados y activos en todos los

<sup>1</sup> Fernand Braudel, *Espansione europea e capitalismo, 1450-1650* (Bolonia: Il Mulino, 2012).

<sup>2</sup> Carlos Martínez Shaw, «Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate», *Boletín Americanista* 30 (1980): 223-236.

<sup>3</sup> Juan Antonio Frago, «La libertad de conciencia en la peripecia americana de un criptojudío portugués», *Boletín de Filología* 57, n.º 1 (2022): 395-414.; David Cuevas Góngora, «Judeoconversos en América. Estudio de caso del malagueño Gonzalo Rodríguez Franco, uno de los descubridores de las islas Salomón», *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea* 41 (2021): 139-168; Antonio Cortijo Ocaña, «El ataque inquisitorial a los cripto judíos en América. Una explicación geopolítica», *Studia Iberica et Americana: Journal of Iberian and Latin American Literary and Cultural Studies* 9 (2022): 13-34.

<sup>4</sup> En dos de esos viajes participó también el veneciano Alvise Cadamosto, autor de un libro de memorias titulado *Navigazioni*.

rincones de Europa<sup>5</sup>. Las capitales europeas —en particular aquellas vinculadas directamente a la exploración y conquista del Nuevo Mundo— se convirtieron muy pronto en polos de atracción para toda clase de personas que, por así decirlo, invirtieron sus conocimientos teóricos y técnicos en la posibilidad de un rápido ascenso social. La apertura de la ruta atlántica significó, en otras palabras, el inicio de un inédito periodo de altísima movilidad social y la creación de un espacio ocupado (con mayor o menor éxito) por una infinidad de actores. No solo exploradores, pilotos y banqueros, sino también marineros, carpinteros, calafates y artesanos, participaron reproduciendo los mecanismos bien conocidos de la historia sociopolítica, ahora en una escala que —al menos hasta ahora— ha pasado algo desapercibida en la historiografía.

Sin embargo, las razones que motivaron la redacción del presente artículo no se limitan a la convicción (ciertamente presente) de que se puede (y se debe) hacer historia sociopolítica también en aquellos microcosmos sociales que, si se analizan superficialmente, parecen demasiado alejados de los verdaderos centros de poder, como las oficinas, los puertos y los astilleros. También pretende seguir la ruta trazada por Francesca Trivellato en su último libro, *Microstoria e storia globale*, en el cual la autora propone una integración orgánica entre los métodos de la microhistoria y los objetos de estudio de la historia global<sup>6</sup>. Como también observó Giovanni Levi, la falta de comunicación entre estos dos enfoques fue causada más por una serie de malentendidos que por auténticas razones científicas. El malentendido entre estos dos mundos, inicialmente basado en la “escala” del objeto de estudio (local para la microhistoria, pluricentenario y transnacional para la historia global), se complicó aún más con la publicación del libro de Kenneth Pomeranz en el año 2000<sup>7</sup>. Esta obra incrementó las “sospechas” de los microhistoriadores hacia la historia global, a pesar de que en su estudio comparativo entre el mundo inglés y el Delta del Yangtsé pueden identificarse algunas de las características fundamentales de un enfoque detallado, local y ampliamente microhistórico. La elección de Pomeranz por un enfoque marcadamente económico también dio lugar a una serie de estudios históricos en los que el “principal enemigo” de la historia global (es decir, el estado-nación del siglo XIX) fue abordado y desmantelado, destacando los vínculos capitalistas transnacionales. En sus interpretaciones más radicales e ideológicas, estos vínculos borraron cualquier papel activo de las instituciones estatales, relegándolas al rol de adversarios necesarios en la narrativa del ascenso progresivo del capitalismo liberal.

En este contexto, una corriente alternativa está representada por el ensayo de Tonio Andrade, quien promueve la adopción de enfoques microhistóricos y biográficos para enriquecer los modelos y teorías de los historiadores con “personas reales”, apoyando así la creación de una microhistoria global (social). Los ejemplos citados por Andrade, aunque no definidos explícitamente como microhistóricos, se entrelazan con el camino seguido por la microhistoria en las últimas décadas, particularmente en su convergencia con la historia narrativa<sup>8</sup>. Los trabajos presentados por Andrade abordan desafíos metodológicos clave en la historiografía reciente. Por un lado, está la necesidad de integrar múltiples niveles de análisis, una característica de la microhistoria, para

<sup>5</sup> En este sentido parece sugerente la historia de Leonardo Fioravanti, en William Eamon, «The Charlatan's Trial. An Italian surgeon in the Court of King Philip II, 1576-1577», *Cronos: Cuadernos valencianos de historia de la medicina y de la ciencia* 8, n.º 1 (2005): 3-30. Sobre los extranjeros involucrados en la compraventa de naos en Sevilla, véase Sergio Rodríguez Lorenzo, «Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)», *Anuario de Estudios Americanos* 73-1 (2016): 70-71. Más en general, véase Enriqueta Vila Vilar, «Sevilla, Capital de Europa», *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae* 37 (2009): 57-74 y Enriqueta Vila Vilar, «Colonias extranjeras en Sevilla. Tipología de los mercados», en *Sevilla, Felipe II y la monarquía hispánica*, ed. por Carlos-Alberto González Sánchez (Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 1999), 33-48.

<sup>6</sup> Francesca Trivellato, *Microstoria e storia globale* (Roma: Officina libraria, 2023).

<sup>7</sup> Giovanni Levi, «Frail Frontiers?», *Past & Present* 242, issue supplement 14 (November 2019): 37-49; Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe and the Making of the Modern World Economy* (Princeton [NJ]: Princeton University Press, 2000).

<sup>8</sup> Jonathan Spence, *The Question of Hu* (Nueva York: Viking, 1987); Natalie Zemon Davis, *Trickster Travels: A Sixteenth-Century Muslim Between Worlds* (Nueva York: Hill and Wang, 2006); Linda Colley, *The Ordeal of Elizabeth Marsh: A Woman in World History* (Nueva York: Pantheon Books, 2007).

transmitir mejor la complejidad de las relaciones humanas del pasado a un público más amplio. Por otro, las exigencias de un mundo globalizado requieren generalizaciones sociológicas que la primera historia global, a menudo basada en la *longue durée* de Braudel sin un fuerte compromiso con datos empíricos, no logró satisfacer.

Nuestro caso representa una coyuntura muy sugerente para el intento de entrelazar los modos de la microhistoria con un campo de estudio global. No solo porque el comercio europeo entre las dos orillas del océano atlántico puede ser interpretado, con razón, como el comienzo de una globalización económica, cultural y sociopolítica que ha afectado (y sigue afectando) las formas de vida de los seres humanos, más bien porque los casos concretos aquí presentados —el de dos inventores venecianos (Palatino y Olivo) y tres careneros “sevillanos” (Barrasi, Matía y Guillermo)—, muestran directamente los mecanismos internos de la máquina industrial y económica de la Monarquía. Una máquina “líquida”, que no tiene nada que ver con las sofisticadas estructuras del siglo XIX, donde su eficacia y su capacidad productiva fue asegurada por una jerarquía vertical que transmitía ordenes desde arriba, sino más bien se configura como un entramado de responsabilidades y poderes horizontales en perpetua lucha en el vano intento de encontrar un equilibrio imposible.

De hecho, el enfoque microhistórico no resulta ser un fin en sí mismo, sino una herramienta analítica para observar la formación de una “globalidad” (entra muchas posibles, parafraseando a Reinhardt Koselleck) a través de conflictos técnicos y políticos. En otras palabras, no se trata de evaluar cómo la globalización irrumpió en la vida de los trabajadores del puerto de Sevilla, sino el contrario. Más que ser exclusivamente una pasión por los detalles de las vidas vividas en el siglo XVI, el estudio microscópico de los profesionales del puerto, de la ciencia ingenieril, de sus invenciones y sus inventores, es la clave para entender la substancia del proceso social, y sobre todo político, que dichos actores estaban impulsando (directa o indirectamente) en los espacios adentro y afuera de la Monarquía hispánica.

Como se verá en las páginas siguientes, no existe la historia global, existen vidas globales. Palatino y Olivo trajeron un conocimiento náutico veneciano desde la corte de Bruselas a la Casa de la Contratación, perturbando acuerdos y equilibrios profesionales (que, en un mundo de gremios, correspondían a equilibrios políticos) consintiéndonos de entender el papel jugado tanto por esos actores “humildes”, como por las autoridades públicas (los Consejos, la Casa de la Contratación y el Rey) y de acceder a un mundo heurísticamente muy complejo donde, por lo menos inicialmente, parece reinar sin resistencia una anarquía escondida detrás montañas de papeles.

Nuestra interpretación, en cambio, es la de una sociedad gobernada por una multiplicidad de derechos, omnipresentes, regida por delicados equilibrios políticos y sociales que se sustentaban en una serie de espacios de poder y de privilegios materiales e inmateriales<sup>9</sup>. En un mundo en el que tantas cosas parecen (y son) esenciales, la atención al detalle es el único modo, metodológicamente fundamentado, de abordar el tema de manera seria y analítica, construyendo una interpretación de esa incipiente globalización que en el pasado ha sido distorsionada por los pecados más habituales del oficio del historiador: el presentismo y el anacronismo.

La historia de unos inventores y comerciantes venecianos en Sevilla no se inserta, por lo tanto, en el marco teórico de la historia global, sino lo constituye en su esencia. La propuesta de una microhistoria global tiene el objetivo de ser, después de décadas de estudios construidos sobre modelos demasiado rígidos, un enfoque dinámico o, mejor dicho, un método analítico de un proceso en devenir. Analizar los espacios que fueron ocupados (y se formaron) en los pleitos de Barrasi, Matía y Guillermo, los tribunales y redes clientelares utilizadas, sus argumentaciones jurídicas y sus resistencias representa una ocasión única para un estudio no sólo desde abajo hacia arriba, sino también “desde adentro hacia afuera”, apreciando cómo la realidad de la Monarquía hispana (entendida como un espacio compartido de poder unificado por la persona del rey) fue,

<sup>9</sup> “No había un modo único y supremo de determinar el ‘Lugar’ que se ocupaba en la sociedad. Existían, en vez de ello, numerosos sistemas de clasificación que se complementaban (y contradecían) mutuamente”. James Amelang, *La formación de una clase dirigente, Barcelona, 1490-1714* (Barcelona: Ariel, 1986), 128.

en realidad, el resultado de una voluntad compartida de miles y miles de agentes que aprovecharon de la formación de este espacio más bien que haber sido agentes pasivos de una supuesta voluntad real de potencia.

## La broma: ida y vuelta de un problema atlántico

El siglo XVI fue un periodo crucial para la Monarquía Hispánica. Partiendo de un reino “periférico”, en menos de cien años la Corona de Castilla se convirtió en la protagonista indiscutible del mundo atlántico. Si bien se trató de una coyuntura favorable para los imperios —como teorizó Fernand Braudel— o no, lo cierto es que, en ese siglo, la Monarquía llegó a ejercer una hegemonía europea (y quizás global)<sup>10</sup>. La cuestión del espacio resulta aquí fundamental. Mucho se ha escrito sobre el grado de movilidad que tenían los hombres (y en menor medida las mujeres) durante el Antiguo Régimen, y la historiografía actual ha desmantelado la idea de una Europa compuesta por pequeñas sociedades cerradas, casi autosuficientes y, en todo caso, hostiles a la circulación de personas e ideas. Aunque la existencia de ciertas resistencias (especialmente en el mundo rural) es indudable, eso no se tradujo en una completa inmovilidad; por el contrario, las personas tenían muchas razones y oportunidades para viajar y desplazarse desde sus comunidades de origen. De hecho, sería muy difícil explicar la vivacidad con la que miles de hombres dejaron sus hogares y familias en Europa para trasladarse al Nuevo Mundo en los primeros años de la conquista sin tener en cuenta las experiencias migratorias que buena parte de la población europea ya había acumulado desde la Edad Media.

El reinado de Carlos V, durante el cual tantos y diversos territorios fueron “unificados” bajo un mismo monarca, constituyó un auténtico laboratorio social en el que muchas personas —especialmente las de clases altas— viajaron constantemente, al menos para seguir a la corte del rey, que aún no se había establecido de forma definitiva en la ciudad de Madrid. En este contexto, donde los límites políticos eran quizás aún más permeables que en la Edad Media, el incipiente mundo atlántico se conformó sobre la base de los saberes políticos y técnicos de quienes hasta entonces habían dominado el Mediterráneo<sup>11</sup>.

No se trata de un mito fundacional. La naturaleza “mediterránea” de la experiencia europea en el mundo atlántico estableció una vinculación biunívoca entre estos dos espacios, que fueron vividos e interpretados en constante dialéctica. Los conocimientos técnicos, náuticos e ingenieriles de las primeras expediciones atlánticas fueron proporcionados por la experiencia de los “profesionistas” del mar que habían hecho del Mediterráneo uno de los ejes del comercio europeo. Pero no fueron solo los mediterráneos quienes influyeron en el mundo atlántico; también ocurrió lo contrario. Agentes exógenos al ámbito mediterráneo, como la *Teredo navalis* (conocida comúnmente como “broma” en castellano), comenzaron a representar un problema que afectó progresivamente a todas las potencias marítimas del Atlántico y, posteriormente, del Mediterráneo. La *teredo* es un molusco bivalvo marino que vive en la madera sumergida. El “gusano de barco”, aunque en realidad es un molusco, perfora largas galerías en la estructura viva de la madera, devorando la celulosa que contiene. Al hacerlo, deja huecos de hasta veinte centímetros, poniendo en serio riesgo la integridad estructural de las embarcaciones.

Entre los primeros durante su cuarto viaje a América en 1502, Colón dio cuenta en su diario de cómo sus barcos fueron

horadados de gusanos más que un panal de abejas [...] Al cabo de ocho días torné a la vía y llegué a Jamaica en fin de junio, siempre con vientos punteros y los navíos en peor estado: con tres bombas, tinas y calderas no podían, con toda la gente, vencer el agua que entraba en el vacío, ni para este mal de broma hay otra cura. Cometí el camino para me acercar a lo más cerca de la Española, que son veintiocho leguas, y no quisiera haber comenzado. En el

<sup>10</sup> Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. II (Vicenza: Einaudi, 2007), 691-714.

<sup>11</sup> Esta perspectiva, entre otros, es tema de estudio por parte del grupo de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla sobre *Europa, el mundo mediterráneo y su difusión atlántica* (HUM 680).

otro navío corrió a buscar puerto casi anegado. Yo porfié la vuelta de la mar con tormenta. El navío se me anegó, que milagrosamente me trujo Nuestro Señor a tierra<sup>12</sup>.

Unos años después, la expedición de Magallanes y Elcano encontró el mismo reto, cuando

la nave Victoria fece vela e discostossi alquanto aspettando la nave Trinitate: ma questa, non potendo levare l'ancora, subito fece acque nel fondo. Allora la Victoria tornò al suo luogo, e subito cominciammo a scaricare la Trinitate per vedere se potevamo rimediarli. Si sentiva venire dentro l'acqua, come per un cannone, e non trovammo dove la entrava. Tutto oggi e il dì seguente non facessemo altro si non dare alla pompa, ma niente li giovavamo. Il nostro re, intendendo questo, subito venne ne la nave e se affaticò per vedere dove veniva l'acqua. Mandò nell'acqua cinque de li suoi per vedere se avessimo potuto trovare la fessura. Stettero più di mezz'ora sott'acqua e mai la trovarono. Vedendo il re costoro non potere gio-vare e ogni ora crescere più l'acqua, disse quasi piangendo [che] manderebbe al capo de la isola per tre uomini, [che] stavano molto sotto acqua. Venere mattina, a buona ora, venne lo nostro re con li tre uomini e presto mandolli ne l'acqua con li capelli sparsi, acciò con quelli trovassero la fessura. Costoro stettero una buona ora sotto acqua e mai la trovarono<sup>13</sup>.

Aunque se desconoce el impacto que tuvo la *Teredo navalis* antes de la llegada de los europeos al Atlántico, es cierto que la apertura de la ruta de las Indias convirtió a ese molusco en una cuestión global que desafió directamente a las potencias del Viejo Continente. La ciudad de la Sevilla del siglo XVI pareció ser el lugar más adecuado para buscar una solución definitiva a tal problema.

Allí, entre los astilleros, el puerto, la Casa de la Contratación y la Universidad de Mareantes, una plétora de expertos gestionaba los aspectos más humildes de la navegación atlántica. Se trataba de técnicos, en el sentido etimológico del término: hombres dotados de conocimientos prácticos y empíricos, adquiridos por experiencia propia o mediante un aprendizaje riguroso, ya fuera en los barcos de la Carrera de Indias o en los puertos de América. Siglos antes de la aparición de los modernos laboratorios de química, el barrio de Triana, frente al Guadalquivir, representaba el principal núcleo de conocimiento e innovación náutica de la Corona de Castilla.

Precisamente por eso, no fue una sorpresa para nadie cuando, el 8 de octubre de 1556, llegaron a la ciudad dos venecianos procedentes de Bruselas: Vicente Palatino de Curzola, fraile de la orden de Santo Domingo, y Nadalín Olivo<sup>14</sup>. Ambos, con una real cédula firmada por Felipe II el 15 de agosto de 1556, habían informado al rey

que a más de 10 años que andan haciendo experiencia con gran trabajo de sus personas y mucha costa e menoscabo de sus haciendas para obviar y estorbar que la broma no haga el daño que hace en las naos y vageles<sup>15</sup> ni en otra cualquier madera que navegaré o esté en la mar de que generalmente se sigue mucho daño e peligro a nuestros súbditos e

<sup>12</sup> Cristóbal Colón, *Los cuatro viajes del almirante y su testamento* (Madrid: Espasa-Calpe, 1991), 197.

<sup>13</sup> Antonio Pigafetta, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo* (Milán: Istituto editoriale italiano, 1956), 124-125. Aunque no se haga referencia explícita a los gusanos, Pigafetta añadió al vocabulario italiano-moro al final del capítulo la siguiente definición, "A li vermi che mangiano le navi = capan lotos", resulta por lo tanto muy posible que el problema descrito hubiera sido causado por la broma.

<sup>14</sup> Según lo referido en la cédula, los dos habrían representado a un consorcio de venecianos: Marcos Palatino, el doctor Mateo Butich, Nicolas de Martinazzaro y Bartolomé Maño. Archivo General de Indias (AGI), Justicia, 1160, n.º 7, *La cédula para que los oficiales hagan la experiencia [...]*, fol. 6v. Si bien el caso contenido en el legajo Justicia 1160 fue pioneramente señalado por Eduardo Trueba, el presente estudio propone una relectura a la luz de las nuevas corrientes de la microhistoria global, permitiendo avanzar más allá de la dimensión documental para indagar en la agencia de los técnicos extranjeros. En su artículo Eduardo Trueba afirma que los dos son frailes, pero no resulta por la documentación, cfr. Eduardo Trueba, «Dos experiencias contra la "Broma" (Teredo Navalis), en la Sevilla del siglo XVI», *Revista de Historia Naval* 5, n.º 16 (1987): 83-102.

<sup>15</sup> "VAGEL, nombre genérico de toda suerte de navío, que navega por el mar, quasi vassel, porque son vasos en los cuales se navega". Sebastián Covarrubias Orozco, *Tesoro de la lengua castellana, o española*, Madrid, 1674, fol. 203v.

vasallos e señaladamente a los que navegan en las Indias [...]. Como se ve por experiencia e que no pueden hacer más de un viaje porque la dicha broma carcome los navíos y es forzoso a los dueños de ellos hacer nuevos gastos e costas en aderezarlos para su navegación porque los dichos Nadalín Olivo por sus compañeros han hallado el secreto e remedio con que fácilmente a poca costa no pueda jamás la broma hacer daño en ningún navío<sup>16</sup>.

Sin embargo, no se trataba de una oferta gratuita. El grupo de venecianos esperaba negociar con Felipe II una

merced que, en recompensa del gasto, tiempo e trabajo que han padecido en las experiencias así hasta haber hallado el dicho secreto, les hiciésemos gracia ende de concederles la mitad de la dicha imposición de 1% solamente de los fletes de las naos que navegaran de esa ciudad [de Sevilla] a cualquiera parte de las nuestras Indias e de las que de ellas vinieren a esa ciudad<sup>17</sup>.

Una suma nada despreciable, considerando que en aquel tiempo los intercambios entre América y Europa se realizaban bajo el monopolio exclusivo del puerto y la ciudad de Sevilla. Como es natural, el rey quiso contar con una prueba cierta de que el “secreto” de los venecianos tenía el efecto declarado antes de comprometerse con un acuerdo tan importante. Se decidió, por tanto, que los dos viajaran a Sevilla, presentaran su descubrimiento ante la Casa de la Contratación y entregaran un informe favorable<sup>18</sup>.

Allí, los venecianos se presentaron ante los oficiales de la Casa el 8 de octubre de 1556, mostrando la cédula y solicitando su ejecución. Para demostrar la eficacia del secreto que estaban presentando, propusieron realizar “una congregación de hombres de la mar”<sup>19</sup> que atestiguará el éxito del experimento científico. Este se estructuró del siguiente modo:

que fuesen tomadas veinticuatro tablas de robles de Flandes e que las doce de ellas adobásemos nosotros de nuestro betún e las otras doce fuesen adobadas según e conforme se adoban comúnmente las naos e fuesen llevadas las dichas veinticuatro tablas a tres puertos de las Indias que son Santo Domingo, Nombre de Dios e la Veracruz, ocho para cada puerto, cuatro sueltas, dos de las nuestras e dos de las comunes e fuesen tenidas allí en el agua por el tiempo que por vuestras mercedes fuese mandado e las otras doce fuesen llevadas a tres naos que hubiesen de ir a los dichos tres puertos e que cada nao llevase cuatro clavadas debajo de las muras, dos de las nuestras e dos de las comunes para que al cabo del viaje se viese el efeto de las unas e de las otras<sup>20</sup>.

El experimento tenía como objetivo probar el betún producido con el secreto de los venecianos en todas las condiciones posibles para la madera, es decir, tanto en aguas estancadas de los puertos como durante la navegación transatlántica.

El origen veneciano de Palatino y Olivo no es un dato menor. Ya en 1474, la República de Venecia se había dotado institucionalmente de una ley para el control de las patentes industriales<sup>21</sup>. De ella nació un oficio —estudiado extensamente por Roberto Berveglieri<sup>22</sup>— que se convirtió en eje de la gestión del conflicto entre innovación y estructuras productivas y económicas “tradicionales” a lo

<sup>16</sup> Archivo General de Indias, Justicia, 1160, n.º 7, *La cédula para que los oficiales hagan la experiencia [...]*, fols. 6v-7r.

<sup>17</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *La cédula para que los oficiales hagan la experiencia [...]*, fol. 7v.

<sup>18</sup> Antes de llegar a Sevilla, los dos fueron a Cádiz donde hicieron trasladar la real cédula por el escribano público de la ciudad Juan de Medina. La fecha del traslado es 3 de octubre de 1556. AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *La cédula para que los oficiales hagan la experiencia [...]*, fol. 8v.

<sup>19</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Piden ante los oficiales cumplan la cédula*, fol. 3r.

<sup>20</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Piden ante los oficiales cumplan la cédula*, fol. 3v.

<sup>21</sup> Roberto Berveglieri, *Inventori stranieri a Venezia, 1474-1788. Importazione di tecnologia e circolazione di tecnici, artigiani, inventori: repertorio* (Venecia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1995) 18.

<sup>22</sup> Roberto Berveglieri e Andrea Rossetto, *Tre secoli di privilegi veneziani (1474-1788). I casi polesani* (s.l.: Gruppo editoriale, 1988); Roberto Berveglieri, *Inventori stranieri a Venezia, 1474-1788. Importazione di tecnologia e circolazione di tecnici, artigiani, inventori: repertorio* (Venecia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere

largo de toda la historia de la República<sup>23</sup>. En general, las patentes o privilegios eran documentos con los cuales ciertos derechos eran reconocidos por parte de la autoridad pública a individuos, sociedades o asociaciones (en algunos casos, incluso a ciudades)<sup>24</sup>.

Entre los numerosos inventores venecianos y extranjeros que figuran en el repertorio transcrito por Berveglieri, llama especialmente la atención la patente solicitada por el paduano Domenico Fauri en dos ocasiones distintas: en 1540 y 1556.

El 2 de agosto de 1539, Fauri presentó una súplica al Doge afirmando encontrarse en Venecia desde hacía catorce meses, exiliado de Padua por la enemistad de otros ciudadanos que se remontaba a la época en que “Lunardo de Dresiano occupava la città con tudeschi”<sup>25</sup>. En aquellos días, la familia de Fauri habría sido atacada por un grupo de alemanes, pero él, su padre y seis hermanos resistieron y lucharon durante tres horas hasta que muchos alemanes fueron “feriti et guasti”<sup>26</sup>. Tras más de un año de exilio, Fauri pidió clemencia al Doge, afirmando haber descubierto el “modo et invention che li fusti di galee et altri legni saranno sicuri da bisse, né quelle potran nuocere”, proponiendo además “insegnar detto secreto et farne l’esperienza in una barca tenendola in qualunque acqua corrente, acciò le bisse se la dee attaccar et farli nocimento si possi veder”<sup>27</sup>.

Dos días después, el 4 agosto, los Provveditori all’Arsenal se mostraron favorables a realizar una demostración. El 7 agosto de 1540, el Senato ratificó la importancia del secreto de Fauri, revocó su exilio y presionó para llevar a cabo la dicha “experiencia”. Sin embargo, a pesar de los pareceres positivos de los Provveditori y del Senato, el experimento nunca se realizó. Quince años después, Fauri presentó una nueva súplica para el mismo proyecto. Renunció a la petición de veinticinco ducados al mes a cambio de la suspensión del exilio de Padua, junto con la libertad para él y sus hermanos de portar armas. El 15 de mayo de 1555, los Savi del Consiglio escribieron a la Signoria que, ya en 1540 el Senato había concedido a Domenico Fauri el privilegio por un “bellissimo modo trovato da lui de obviar alle bisse, che non possino roder et consumar i legni dei navilij”, pero que no se había ejecutado por culpa de los Magistrati all’Arsenale. Estos últimos respondieron que no conocían las razones por las cuales no se había realizado la prueba, pero que estaban listos para llevarla a cabo de inmediato. El 5 de septiembre de 1556, el Senato ordenó que se realizaran las pruebas necesarias en el plazo de seis meses. Desconocemos si finalmente se llevaron a cabo<sup>28</sup>.

Por un lado, el interés suscitado por el invento de Fauri —mediante el cual la República de Venecia esperaba acabar con el problema de los “gusanos de mar”— indica de forma inequívoca que ya hacia mediados del siglo XVI la *broma* del Atlántico había llegado al mar Mediterráneo, convirtiéndose también allí en un problema esencial. Por otro lado, la coincidencia temporal entre el último acto registrado en el Archivo de Venecia (septiembre de 1556) y la presentación de Palatino y Olivo ante Felipe II (octubre de 1556) deja abiertos muchos interrogantes. Pese a varios intentos realizados en los fondos del *Archivio di Stato di Venezia* (ASVe), fue imposible reconstruir

---

ed Arti, 1995); Roberto Berveglieri, *Ingegneria artificij. Serenissima Repubblica di Venezia: trecento anni di storia della scienza, della tecnica e dell’innovazione (1474-1788)* (Verona: Cierre, 2020).

<sup>23</sup> Es decir, hasta su disolución en 1797.

<sup>24</sup> “Nella sua forma più completa questo atto porta dapprima la data e subito il contenuto della domanda presentata dalla persona interessata, nella quale viene descritto l’oggetto ed i motivi per cui la richiesta è presentata; poi la considerazione che il Principe è incline ad accogliere la richiesta e la motivazione, la dichiarazione, delle ragioni; segue la concessione del diritto con la definizione della durata e delle modalità e, infine, l’ingiunzione alle magistrature, ai funzionari ed ai privati di mettere il titolare del brevetto in condizioni di godere del suo diritto senza interferenze. Generalmente si tratta dell’esecuzione di lavori determinati, come per esempio la costruzione e lo sfruttamento di una nuova fabbrica o di un mulino”. Berveglieri, *Inventori stranieri a Venezia, 1474-1788*, 20.

<sup>25</sup> Berveglieri, *Serenissima Repubblica di Venezia, «Ingegneria artificij»*, 184. Se refiere muy posiblemente a la ocupación imperial de la ciudad de Padua en el contexto de la guerra de Cambrai de 1509.

<sup>26</sup> Berveglieri Roberto, *Serenissima Repubblica di Venezia, «Ingegneria artificij»*, 184.

<sup>27</sup> Berveglieri Roberto, *Serenissima Repubblica di Venezia, «Ingegneria artificij»*, 184. Escribió de “esser d’età di anni 55 con moier et tre fioli, 2 mascoli et 3 femene de maridar”.

<sup>28</sup> Berveglieri Roberto, *Serenissima Repubblica di Venezia, «Ingegneria artificij»*, 184-185.

la procedencia del secreto de Palatino y Olivo, y tampoco se logró determinar si existía alguna relación entre los dos venecianos que se presentaron ante Felipe II y Domenico Fauri<sup>29</sup>.

## Inventores y luchas de poder

Sin embargo, la sospecha de que Palatino y Olivo hubieran podido robar el secreto de Fauri (quien, de hecho, nunca lo presentó ante las autoridades de la República) no es el único elemento oscuro de este asunto. Tras la orden de congregar a la gente de mar por parte de los oficiales de la Casa de la Contratación, los dos venecianos se presentaron nuevamente para presentar una queja contra el hombre encargado de llevar a cabo el experimento: Pablo Matías.

Declararon que Pablo Matías y otros careneros

se alborotaron e claramente mostraron estar mal con ello [el provecho del secreto de los venecianos] [...]. Por el susodicho interés e pasión se ha seguido que hasta hoy no se ha acabado ni cumplido lo que su Majestad manda, porque luego como a nosotros fueron dadas las nuestras doce tablas con toda la diligencia el día siguiente las adobamos e así hay más de veinte días que están aparejadas cuanto toca de nuestra parte; aquellos días mismos fueron dadas por mandado de vuestras mercedes las otras doce tablas a Pablo Matías, carenero, mandándole que las echase la brea como comúnmente se suele echar a las naos, el cual Pablo Matías pretendiendo ser interesado en este negocio y de otro persuadido prorrogó el tiempo hasta anteayer, que nunca las ha querido adobar con intención e malicia [...] e no hubiese lugar más de poder hacer la dicha experiencia anteayer que fue a siete de diciembre<sup>30</sup>.

Pero la “resistencia” de Pablo Matías no se limitó a la pasividad. Empujado por los venecianos a preparar las tablas como era habitual, el carenero de la Casa de la Contratación fue excesivamente “celoso” y quemó las tablas de tal manera que llegaron a carbonizarse. Según los venecianos “las hecho [sic] quemar tanto al fuego que las ha hecho puro carbón, sin quedar en ellas ninguna sustancia de madera”<sup>31</sup>. En este punto, el relato adquiere un tono casi cómico, ya que los venecianos precisaron que “hasta hoy no se ha visto ni oído que algún navío fuese hecho de puro carbón porque sería imposible que tal navío ni se pudiese juntar ni llevar a una ni menos pudiese navegar porque luego se desharía e cada pedazo iría por su caso”<sup>32</sup>. De hecho, el supuesto fraude de Matías era más sutil. Como ya se ha dicho, el problema de la broma era bien conocido por los calafates y careneros de Sevilla, quienes habían notado empíricamente que esta no atacaba la madera quemada. En consecuencia, además de utilizar varios betunes, los sevillanos creaban una capa protectora adicional quemando la superficie de las tablas destinadas a la construcción naval. La profundidad del quemado —en dedos o pulgadas— quedaba a discreción del carenero.

Este “sabotaje” de Pablo Matías es muy llamativo. Puede interpretarse como una reacción típica de los gremios tradicionales frente a la innovación o, simplemente, como resistencia ante la competencia extranjera<sup>33</sup>. Sin embargo, no parece ser el caso aquí. De hecho, el propio Pablo Matías —cuyo nombre, como se verá más adelante, no suena especialmente castellano— se había forjado una reputación en Sevilla como inventor de diversas técnicas de carenado, hasta obtener un privilegio que lo consagró como maestro de carenas, otorgándole un monopolio en el sector<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> La búsqueda se concentró en los fondos Archivi propri degli ambasciatori, Spagna; Notarile, Testamenti e Avogaria di comun.

<sup>30</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Piden ante los oficiales cumplan la cédula*, fols. 3v-4r.

<sup>31</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Piden ante los oficiales cumplan la cédula*, fol. 4r.

<sup>32</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Piden ante los oficiales cumplan la cédula*, fol. 4v. La queja de los venecianos es sostenida por los testimonios de Cristóbal Romero, Martín Sánchez y Marcos Falcón, los cuales declararon que las tablas estaban demasiado quemadas. AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Mandan que se muestren las tablas a personas*, fol. 8v.

<sup>33</sup> El tema ha sido ampliamente tratado; véase, por ejemplo, Enriqueta Vila Vilar, «Sevilla, Capital de Europa», *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae* 37 (2009): 59-74.

<sup>34</sup> El privilegio, válido por 10 años, fue firmado el 17 de junio de 1563. AGI, Escribanía, 1007a, *Pablo Matías con Juan Guillermo [...] sobre la prorrogación del oficio de carenero*, fols. 35r-36v.

Como era de esperarse, esa posición de poder generó resistencias entre otros profesionales del puerto, obligados a pagarle una verdadera tasa para poder ejercer su oficio. Esta oposición se materializó en 1571, al final de un documento en el que el propio Matías solicitaba la prórroga de su privilegio por otros veinte años. Tras la presentación de testigos y pareceres favorables, surgió la impugnación de un tal Juan Guillermo, carenero y vecino de Sevilla, quien, al enterarse de la solicitud de Matías, se opuso rotundamente.

Su primer argumento era “clásico”: Guillermo se quejaba de la inutilidad y el perjuicio de cualquier tipo de estanco, ya que dañaba a todos los “tratantes en estos reinos”, además de ir contra “las leyes, pragmáticas de estos reinos”. A su juicio y al de otros careneros, “un hombre solo como él no podía ni puede dar despacho a todas las naos que se han de despachar y despachen en las dichas partes”<sup>35</sup>. El segundo argumento era más específico. Guillermo afirmaba que Matías no merecía ni la renovación ni la concesión del privilegio, porque

[Pablo Matías] afirmando que había sido inventor de dar las dichas carenas de aquella suerte porque en la verdad él no lo fue más sino un Batista, veneciano, y antes de él otro guipuzcoano como parece por esta información y probanza de lo que presento [...] por la cual asimismo consta que Damián Ambrosio, mi suegro, y Juan Guillen Verán, mi cuñado y Bernardo Servido dieron las dichas carenas de aquella forma antes que el dicho Pablo Matías<sup>36</sup>.

Además, otro “grande inconveniente” radicaba en que Matías “no es natural de estos reinos sino extranjero levantisco y hay otros naturales y vecinos de la dicha ciudad [de Sevilla] que saben muy bien el dicho oficio”<sup>37</sup>. El origen levantisco de Matías<sup>38</sup>, así como la “nacionalidad” de su maestro, lo ubican en la órbita veneciana, confirmando una vinculación entre la experiencia náutica e “ingenieril” de Venecia y el puerto de Sevilla.

La defensa de Pablo Matías ante el Consejo de Indias —ya que, al fin y al cabo, todo el asunto concernía al comercio y a los barcos de la Carrera de Indias— introduce nuevos actores. Según el relato del procurador Juan de la Peña,

el primer inventor de este ingenio fue Jácome Francisco, veneciano que a él se le hizo primero [...] e que después se le hizo al dicho mi parte [Pablo Matías] porque hallará vuestra alteza que ha cuatro años y más antes del dicho Jácome Francisco comenzase a usar del dicho ingenio lo había usado y practicado el dicho mi parte aún muchas días antes que el dicho Jácome Francisco viniese de Venecia a estos reinos como se probará y mostrará y ansí con más razón se podrá decir haberse ganado la dicha cédula y merced del dicho Jácome Francisco con falsa relación que no la que ganó el dicho mi parte<sup>39</sup>.

<sup>35</sup> “Digo que no solamente no se le debe conceder la dicha confirmación más también se ha de revocar asimismo otra licencia que pretende tener de atrás por tiempo de 10 años porque demás de lo general si lo susodicho se le guardase y cumpliese resultaría de ello muy grande daño perjuicio así a todo este reino e a las Indias y trato y comercio de ellas como universalmente a todo los tratantes en estos reinos y es cosa que en ninguna manera se debe permitir pues conforme a las leyes, prematicas de estos reinos los estancos generalmente son defendidos por los graves daños y perjuicio que de ellos se siguen de este sucederían así porque un hombre solo como él no podía ni puede dar despacho a todas las naos que se han de despachar y despachen en las dichas partes, como porque no pudiéndolo hacer otro sino él se encarecerá y encarece y hará y hace muy grandes molestias y vejaciones en el dar de las carenas dilatándoles para que le den excesivos precios por ellas y no dándolas como se han de dar de que su sede no despacharse las naos armadas cuando es menester y sus dueños querían sino cuando fuese su voluntad del susodicho y se siguieran y siguen otros muchos y grandes inconvenientes”. AGI, Escribanía, 1007a, *Pablo Matías con Juan Guillermo [...] sobre la prorrogación del oficio de carenero*, fol. 46r.

<sup>36</sup> AGI, Escribanía, 1007a, *Pablo Matías con Juan Guillermo [...] sobre la prorrogación del oficio de carenero*, fol. 46v.

<sup>37</sup> AGI, Escribanía, 1007a, *Pablo Matías con Juan Guillermo [...] sobre la prorrogación del oficio de carenero*, fol. 46v.

<sup>38</sup> Según Luis Navarro García, el origen levantisco significaría veneciano o griego. Luis Navarro García, «El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI», *Archivo Hispalense* 139, vol. 45 (1966), 170.

<sup>39</sup> AGI, Escribanía, 1007a, *Pablo Matías suplica del auto del Consejo*, fol. 48v.

Además, Juan Guillermo no estaba solo en su lucha contra el estanco. Matías pidió al Consejo que

ningún caso se debe hacer de su dicho e pretensión y muy menos del derecho de Andrea Barrasi y Diego Felipe nombrados por los dichos oficiales porque no son maestros del dicho oficio ni lo hacen ni entienden ni concurren en ello las partes y calidades de habilidad e ciencia y suficiencia que en el dicho mi parte porque se probará y mostrará que en estos reinos no hay persona en quien concurren las partes de habilidad, suficiencia y hacienda que concurren en el dicho mi parte y son necesarias para el uso y ejercicio del dicho ingenio el cual conviene que se use por una persona y así lo dicen los dichos oficiales<sup>40</sup>.

Sin embargo, si los enemigos del sustancial monopolio mantenido por Matías parecen muchos, el carenero de Triana presentó una lista de testigos a su favor para nada despreciable. Además de unos pareceres “institucionales”, firmados por los oficiales de la Casa en 1569 y por el prior y cónsules de la Universidad de Sevilla<sup>41</sup>, son muchos los marineros y careneros que testimoniaron en favor del carenero mayor<sup>42</sup>. Aunque no fue posible reconstruir con precisión la red social y laboral de Pablo Matías, parece evidente que este “levantisco” logró, en casi 20 años en el puerto de Sevilla, consolidarse como una de las figuras más influyentes en su ámbito<sup>43</sup>. La defensa de Matías se articuló en diez preguntas, centradas en su habilidad profesional como carenero e inventor (preguntas 2, 3 y 4), los beneficios generales de sus invenciones para la Carrera de Indias (preguntas 5, 6 y 7) y la validez de la decisión real de otorgarle el privilegio (preguntas 8 y 9). A pesar de su defensa, el Consejo de Indias denegó la prórroga solicitada el 5 de julio de 1571.

Pero volvamos al conflicto con los venecianos en 1556.

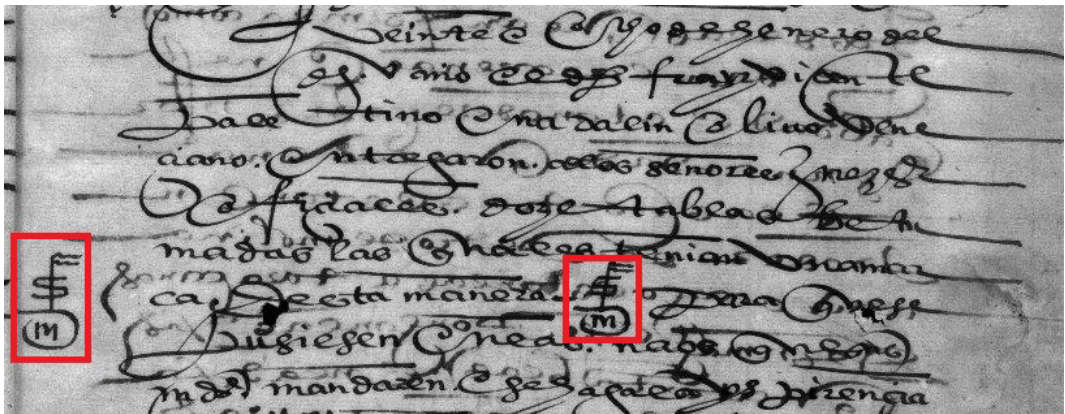
Tras el “malentendido” con Matías, los tres entregaron finalmente las tablas a la Casa el 28 de enero de 1557. Estas fueron recibidas por los fiscales de la Casa y marcadas antes de ser embarcadas hacia América.

<sup>40</sup> AGI, Escribanía, 1007a, *Pablo Matías suplica del auto del Consejo*, fol. 49r. A pesar de las quejas de Matías, Andrea Barrasi figura como aliado a Pablo Matías en un pleito del 1573, en el cual Antón Bolonia, maestro de dar carena y vecino de Triana, suplica a la Casa de la Contratación que no se dé cumplimiento a una real cédula. Tanto el apellido Barrasi cuanto lo de Bolonia sugieren un origen italiano. Véase AGI, Contratación, 713, *Autos de Antón Bolonia [...] con Andrea Barrasi y Pablo Matías*.

<sup>41</sup> Se trata de la Universidad de Mercaderes fundada en 1543. “Prior, cónsules de la Universidad de la ciudad de Sevilla decimos que a nuestra instancia vuestra alteza mandó por su cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias en la dicha ciudad informasen si convenia hubiese carenero mayor al estilo y nueva manera que Juan Franchesco(sic) extranjero inventor y por virtud de la dicha cédula los dichos oficiales informasen, suplicamos a vuestra alteza que antes de la determinación del dicho negocio mande se junten la cédula que para el dicho efeto se mandó dar y un traslado del título y merced que del dicho oficio de carenero mayor se dio al dicho Juan Franchesco y de otro que se dio a un Pablo Mathia [sic] que al presente ejerce el dicho oficio para que junto todo se pueda informar por escrito lo que este negocio importa al servicio de vuestra alteza y al bien universal de todos los señores de navíos de la carrera de las Indias”. AGI, Escribanía, 1007a, *Suplicación de la Universidad de Sevilla*, fol. 43r.

<sup>42</sup> Los testimonios, que son bastante similares entre sí, son de Juan de Palacios, maestre de la carrera de las Indias, vecino de Ayamonte; Martín Sánchez, mercader, vecino de Sevilla en la colación de San Salvador; Diego de Luna, maestre de la carrera de las Indias, vecino de Sevilla en la colación de la Magdalena; Juan Bautista Hurtado, señor de un navío, vecino de Sevilla en la colación de San Salvador; Andrés Martín, vecino de Triana; Juan de Carmona, señor y capitán de nao, vecino de Sevilla en la colación de Santa María; Álvaro Fernández de Villamil, mercader de Sevilla en la colación de la Magdalena; Pedro de Dueñas Sarmiento, mercader, vecino de Sevilla en la calle de Abades; Ginés Carrión, vecino de Triana, el capitán Antón Sánchez Darmas, vecino de Triana; Martín de Galán, piloto de la carrera de las Indias, vecino de Triana; Juan de Valladares, piloto de la carrera de las Indias, maestre, vecino de Triana. AGI, Escribanía, 1007a, *Testimonios en favor de Pablo Matías*, fols. 4v-32v.

<sup>43</sup> El tentativo que se llevó a cabo se hizo en el Archivo de Protocolos notariales de Sevilla (que se encuentra incorporado al Archivo Histórico Provincial de Sevilla), aunque con escasos resultados debido a la ausencia de índices y herramientas de búsqueda. En AHP, Protocolos, Oficio 10, 5907, fol. 21v se encontró un concierto de 1556 entre Pablo Matías y Martín de Arano, vecino de Bilbao y señor del galeón nombrado Santa María de Begoña, en el cual los dos se acordaban para preparar el barco a la navegación.



Solo el 11 de enero de 1559, uno de los maestros que habían traído las tablas a América (y vuelta) se presentó ante la Casa de la Contratación. Se trataba de Ruy Díaz Matamoros, quien

dijo que es verdad que este declarante vino por maestre del dicho navío de que fue por maestre el dicho Juan Rodríguez e trajo en el dicho navío cinco tablas breadas que oyó decir que eran las cuales que llevó del dicho Juan Rodríguez por mandado de los dichos señores jueces las cuales dichas cinco tablas le parece a este declarante que eran las cuales dicho Juan Rodríguez recibió e vio en el puerto de la Veracruz que vieron debajo del agua el tiempo de nueve meses que estuvieron los navíos en el puerto de la Veracruz de la dicha Nueva España<sup>44</sup>.

Ese mismo día, Luis Díaz declaró haber traído de Nombre de Dios ocho de las tablas del experimento iniciado tres años antes:

dijo que es verdad que se le entregaron en esta ciudad por los señores jueces de esta casa las dichas ocho tablas para que las llevase en el dicho su navío al puerto del Nombre de Dios y este declarante las llevó en el dicho navío e las puso en el agua en él llegando al dicho puerto del Nombre de Dios y que estuvieron las dichas tablas en el agua en el dicho puerto del Nombre de Dios todo el tiempo que este declarante estuvo allí con su navío y estuvo de armada que fue más de un mes<sup>45</sup>.

Las tablas de Santo Domingo son las que cuentan con mayor documentación. Inicialmente, el maestre Diego Marín se negó a llevarlas, alegando que estaría poco tiempo en el puerto. Sin embargo, posteriormente, aparece un documento del escribano público de Santo Domingo, Juan Bautista de Aguilera<sup>46</sup>. Según este, Marín llegó al puerto el 28 de marzo de 1558, informó sobre el experimento y mostró las instrucciones de la Casa. El 1 de julio, el contador general de la isla Española, Álvaro Cavallero, comunicó que la nao de Marín (Nuestra Señora de los Remedios) regresaba rumbo a Sevilla con las ocho tablas. Durante su estancia (el 10 de abril), el escribano comentó que “el dicho Diego Marín las tocó [las tablas] con una azuela y en las partes donde no había bitume había alguna broma, pero poca”<sup>47</sup>.

<sup>44</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Declaración de Ruy Díaz Matamoros*, fol. 25v. Cabe subrayar que, según el documento, llegaron solo cinco tablas y no ocho.

<sup>45</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Declaración de Luis Díaz*, fol. 26r. En el caso de Nombre de Dios, además que de Luis Díaz, la efectuación del experimento fue atestiguada por el escribano de la nao San Miguel, Baltasar de Porras. AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Declaración de Baltasar de Porras*, fols. 27r-27v.

<sup>46</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Mando del tesorero a Diego Marín que entregase las tablas a los oficiales de Santo Domingo*, fol. 30v.

<sup>47</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Donde no había betumen había broma*, fol. 31v. Las tablas volvieron a Sevilla en el navío de Sebastián Álvarez, maestre de la Nuestra Señora de la Concepción. AGI, Justicia, 1160, n.º 7, fol. 32r.

Regresadas las tablas a Sevilla, el asunto no siguió sin problemas. En 1560, Olivo se quejaba que los expertos nombrados por la Casa de la Contratación no habían todavía testificado sobre la calidad de las tablas “escusándose los unos con los otros por decir que se han de juntar todos”<sup>48</sup>. El 4 de marzo, la Casa ordenó que se diesen los pareceres en un plazo de tres días bajo pena de 10.000 maravedís. Tras nuevas dilaciones (y una nueva queja el 9 de marzo), los oficiales volvieron a exigir los testimonios el 13 de marzo. En esa ocasión, Olivo y Palatino acusaron abiertamente que los testigos estaban

interesados en la causa e que desde el tiempo que se trajo la cédula de su majestad que tenemos presentada la han querido contradecir porque se aprovechan de dar la carena de la manera que hasta aquí se ha hecho no han querido dar su parecer e dicen que han puesto otras tablas con las que por nuestra parte se dieron las cuales no tienen marca ni señal ni de ellas se ha traído testimonio de que se hayan hecho las diligencias de que se habían de hacer conforme a la cédula de su majestad e a la instrucción dada por vuestras mercedes e pretenden que han de dar su parecer sobre todas lo que no ha lugar porque solamente han de dar su parecer sobre las tablas que están marcadas e conocidas<sup>49</sup>.

No cabe duda de que ni Pablo Matías (que quemó en exceso las tablas) ni los testigos de la Casa estaban dispuestos a que el experimento tuviera éxito. Las razones parecen estar ligadas a la defensa de una “jurisdicción técnica” que los actores locales buscaban preservar frente a los recién llegados.

Solo el 20 de marzo de 1560 la Casa logró convocar a Bartolomé Carreno, Martín Sánchez, Marcos Falcón y Diego de Lepe para que jurasen y diesen sus pareceres<sup>50</sup>. El veredicto de Carreno es tajante: después de inspeccionar las tablas declaró “que en las tablas que dio el dicho fray Vicente en la mayor parte de ellas estaban tocadas de broma que algunas de ellas les pasaba de un cabo a otro que ninguna defensa les hizo el dicho betume”<sup>51</sup>. Además de eso, examinando las tablas aparejadas a el “estilo sevillano”, Carreno dijo que en ninguna de ellas se encontraron trazas de broma, de hecho descalificando por completo el “secreto” de los venecianos. Los pareceres de Diego de Lepe, Martín Sánchez y Marcos Falcón, que se juntaron para formular su juicio, no son disímiles.

Más de una semana después, el 29 de marzo, los venecianos volvieron a quejarse. En su opinión no solo “por vista de ojos consta e se prueba ver lo contrario” sino también que “los dichos testigos quisieron decir otra cosa fue por interés e que pretenden de que se use de la carena e no del dicho remedio que es más cierto e provechoso”<sup>52</sup>. Como consecuencia, el veneciano Nadalin Olivo solicitó —y obtuvo— la posibilidad de presentar testigos que pudieran declarar a favor de la (presunta) eficacia del tratamiento. Precisamente por ello, al día siguiente se presentaron ante los jueces Jacomé de Rodas y Juan de Lías, dos vecinos de Sevilla, para declarar sobre el estado de cinco tablas<sup>53</sup>. Como era de esperarse, sus pareceres fueron sustancialmente favorables a los venecianos: cuatro de las cinco tablas fueron declaradas libres de broma.

Las discrepancias entre los testimonios permitieron a los venecianos continuar con el pleito, esta vez apelando ante el tribunal del Consejo de Indias. Sin embargo, el 4 de julio de 1560, el

<sup>48</sup> Se trata de Martín Sánchez, Bartolomé Carreno y Marcos Falcón. AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Pide que declaren los nombrados*, fol. 32v.

<sup>49</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Pide que se den sus pareceres sobre las tablas que están conocidas y no las demás*, fols. 34v-35r.

<sup>50</sup> El nombre de Diego de Lepe no apareció antes del 20 de marzo de 1560, por razones ignotas. Como los otros actores él también resulta tener vínculos con el mundo atlántico y americano, como resulta por una carta de poder de 1557 detenida por Lepe «en parte y voz» de un vecino de la villa de la Habana. AHP, Protocolos, Oficio 10, 5911.

<sup>51</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Parecer de Bartolomé Carreno*, fol. 36r. Carreno se definió “capitán [...] vecino de esta ciudad [de Sevilla] en Triana”. AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Parecer de Bartolomé Carreno*, fol. 35v.

<sup>52</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Petición de Nadalin Olivo*, fol. 39r.

<sup>53</sup> No se precisa en el documento por qué fueron examinadas solo cinco tablas.

caso llegó a su fin, cuando los jueces del Consejo se negaron a recibir las tablas para una nueva evaluación, cerrando así el expediente<sup>54</sup>.

El caso recién presentado de los venecianos no parece ser un hecho aislado. El 23 de noviembre de 1556 (es decir, tres meses después de la petición de Nadalín Olivo y fray Vicente Palatino al rey), la princesa —posiblemente María de Austria— firmó una cédula real similar a la obtenida por los venecianos pocos meses antes<sup>55</sup>. La referencia a este segundo caso es explícita en un documento fechado el 18 de diciembre del mismo año, en el que el capitán Antonio de Quiñones y Bernardino Veneciano declaran haber informado sobre “cierto secreto y betún para la conservación de las naos que van a las Indias para que la broma no las gaste”<sup>56</sup>. El rey, en la persona de la princesa, mandó “que por la orden y de la maña que enviasteis las tablas que dieron los dichos fray Vicente Palatino y Nadalín Olivo a las Indias para hacer la dicha experiencia enviéis las que os dieron los dichos capitán Antonio de Quiñones y Bernardino veneciano para que venidas las unas y las otras se vea y sepa cual entiendo y sabe mejor este negocio”<sup>57</sup>.

## La defensa del privilegio

En 1573, el privilegio de Pablo Matías y de Andrea Barrasi, con el cual se había asociado anteriormente, fue nuevamente atacado<sup>58</sup>. El 6 de diciembre de 1573, Juan Guillermo (como ya había hecho dos años antes) volvió a solicitar la suspensión y revocación del privilegio que los dos tenían para dar carena a las naos del puerto. Sus argumentos, además de señalar la insuficiencia técnica de Barrasi (quien, según afirmaba, no era oficial en el arte de dar carena), eran principalmente de tipo económico, ya que proponía cobrar solo 16 ducados por cada 100 toneladas, en lugar de los 20 que exigían Matías y Barrasi<sup>59</sup>. La respuesta no tardó: al día siguiente, Matías y Barrasi presentaron una querrela criminal no solo contra Guillermo, sino también contra “Sanremos su capataz”<sup>60</sup>, revelando que Guillermo no actuaba solo en su lucha por la “liberalización” del oficio de carenero. De hecho, testigos presentados por Barrasi —Simón de Nisa, natural de esa localidad, y Juan Muñoz, vecino de Triana— declararon haber visto a Guillermo y a su capataz contravenir la orden real al dar carena a varias naos en el río de Sevilla<sup>61</sup>.

Atrapado por los alguaciles de la ciudad, Guillermo confesó haberlo hecho, argumentando que aceptó el trabajo antes de haber sido notificado de la prohibición<sup>62</sup>. Además, protestó enérgicamente contra su arresto, reivindicando su condición de maestro y “en posesión de dar carenas”, de tener mujer e hijos mantenidos con su trabajo y que, en caso se ejecutara lo pedido por Matías, morirían de hambre<sup>63</sup>. Guillermo permaneció en la cárcel de la Casa de la Contratación hasta el 10 de diciembre, cuando fue liberado “con cargo que no diese carena sin licencia” de la dicha Casa<sup>64</sup>.

El asunto, sin embargo, se reveló más complejo de lo declarado por Matías y Barrasi. El 14 de enero de 1574, Juan Guillermo presentó ante los jueces de la Casa una serie de documentos firmados y certificados por “Andrés de la Losa, escribano de la Audiencia e juzgado de Pedro Bravo de Sotomayor alcalde del crimen” del 6 de junio de 1572. En ellos, Bartolomé Vergara, en nombre de Juan Guillermo, declaraba que

<sup>54</sup> AGI, Justicia, 1160, n.º 7, *Auto del Consejo de Indias*, fol. 50r.

<sup>55</sup> AGI, Indiferente, 425, L. 23, *Cédula real fecha en Valladolid, 23 de noviembre de 1556*, fols. 260v-261r.

<sup>56</sup> AGI, Indiferente, 1965, L. 13, *Cédula real fecha en Valladolid, 18 de diciembre de 1556*, fol. 254r.

<sup>57</sup> AGI, Indiferente, 1965, L. 13, *Cédula real fecha en Valladolid, 18 de diciembre de 1556*, fol. 254r.

<sup>58</sup> También Barrasi puede haber sido extranjero. Tanto su nombre (Andrea en vez de Andrés) así como los nombres y apellidos del hijo (don Matteo Vázquez de Lecca y Luchiano) sugieren un origen italiano. AGI, Indiferente, 741, N. 127, *Consulta del Consejo de Indias*, fol. 1r.

<sup>59</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Juan Guillermo*, fol. 9r.

<sup>60</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Querrela de Pablo Matías y Andrea Barrasi*, fol. 10r. Sanremo es una ciudad portuaria en la costa de Liguria, Italia. Se trata de una hipótesis, pero el apellido del capataz podría ser el enésimo derivado de la toponimia.

<sup>61</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testigos por parte de Andrea Barrasi*, fol. 10v.

<sup>62</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Declaración de Juan Guillermo*, fols. 11r-11v.

<sup>63</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Declaración de Juan Guillermo*, fol. 12r.

<sup>64</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Juan Guillermo*, fol. 17r.

Pablos Matías, carenero trató de pedir a su majestad le hiciese merced de darle licencia para que por tiempo de 20 años no pudiese otro dar carena en el río de esta ciudad ni en los puertos de Andalucía sin su licencia e habiéndosele hecho la dicha merced yo ocurrí a su majestad e a los señores del su real Consejo de Indias de donde emanó la dicha merced e a mi instancia se revocó e después lo publicado que en el Consejo Real de su Majestad se le ha tornado a hacer la dicha merced e que yo ni otro no podemos dar las dichas carenas sin su licencia y porque si alguna merced ha ganado ha sido en fraude del dicho pleito que yo con él he tratado en el dicho Real Consejo de Indias e con siniestra e falsa relación y en grande daño mío y de toda la república [...]»<sup>65</sup>.

El segundo documento presentado por Vergara recoge la respuesta de Pablo Matías a tales acusaciones, presentada en Sevilla el 4 de julio de 1572. Después de haber prestado juramento, Matías declaró que

lo que pasa es que sobre este negocio está por pendiente en el Consejo de Indias e allí esta presentada la dicha licencia y merced de su Majestad que este declarante tiene para dar las dichas carenas en consecuencia de lo cual los dichos señores del Consejo de su Majestad e de Indias le han mandado que dé dichas carenas e que esto pasa. Fuele preguntado si es verdad que este declarante ha publicado que en el Consejo Real de su Majestad se le ha tornado a dar la dicha licencia y no para que el dicho Juan Guillermo ni otra persona pueda dar las dichas carenas, dijo que lo niega. Fuele preguntado si este declarante en su cabeza o de otra persona tiene ganada alguna licencia para dar las dichas carenas después de la cual dice tiene presentada en el Consejo de Indias dijo que no tiene ganada ninguna licencia e que esta es verdad por el juramento que hizo e no firmó porque dijo que no sabía escribir<sup>66</sup>.

A finales del mes, el 28 de julio, Pablo Matías volvió a jurar ante los oficiales de la Casa. En relación con su declaración anterior, el carenero reiteró sus derechos derivados de una licencia real que, sin embargo,

la tiene presentada en el proceso que se trata ante el dicho señor licenciado Pedro Bravo de Sotomayor entre este declarante y el dicho Juan Guillermo e ante Andrés de la Losa, escribano, que otra merced e licencia que tiene de su Majestad ganada por cámara para dar las dichas carenas la tiene presentada de pedimiento del dicho Juan Guillermo en Consejo Real de las Indias en el pleito que allí se trata entre este declarante y el dicho Juan Guillermo e que no tiene otra ninguna licencia ni merced en ninguna manera para dar las dichas carenas más de estas dos que dicho tiene [...]»<sup>67</sup>.

Aparentemente, se trató de un caso en el que una de las partes intentó “empapelar” al adversario —para usar un término más propio del siglo XIX—, es decir, aplicar una estrategia de desgaste judicial mediante la denuncia de las (supuestas) irregularidades de Pablo Matías y Andrea Barrasi<sup>68</sup>. En particular, este último fue acusado en múltiples ocasiones de no ser oficial ni competente en el arte de dar carena<sup>69</sup>. Esta estrategia buscaba saturar al oponente en todos los nive-

<sup>65</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Juan Guillermo*, fols. 21r-21v.

<sup>66</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Declaración de Pablo Matías*, fol. 22r. Llama la atención que el analfabetismo de Pablo Matías no le impidió aprovecharse de sus conocimientos de los diferentes grados de justicia, demostrando entender muy bien los espacios del poder.

<sup>67</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Declaración de Pablo Matías*, fol. 22v.

<sup>68</sup> Pilar López Bejarano, «“Empapelar” al enemigo. El recurso a los procesos judiciales como estrategia de la acción política (Nueva Granada entre colonia y república)», en *Justicias, agentes y jurisdicciones. De la Monarquía Hispánica a los Estados Nacionales (España y América, siglos XVI-XIX)*, ed. por Elisa Caselli (Madrid: Fondo de Cultura Económica/Red Columnaria, 2016), 79-102.

<sup>69</sup> El control ejercido sobre la capacidad de los oficiales para dar carena formaba parte de la vigilancia que la Casa ejercía sobre la competencia de muchos de los profesionales de la Carrera de Indias, como, por ejemplo, los maestros de nao. Véase Francisco Fernández López, «El proceso de admisión de maestros de navíos», *Anuario de Estudios Americanos* 56, n.º 1 (2018): 43-66.

les y espacios posibles de la justicia. En la ejecución de tal maniobra, Juan Guillermo demostró un conocimiento profundo de los tiempos y espacios del poder político y judicial, indispensable para sostener su lucha contra los monopolistas.

El caso siguió unos meses después, el 24 de marzo de 1574, cuando un hombre de confianza de Juan Guillermo, Sebastián Carrillo, se presentó ante la Casa de la Contratación para seguir con el pleito. En esa ocasión, su argumentación se basó en la respuesta a un cuestionario de diez preguntas elaborado por el propio Guillermo<sup>70</sup>. Respecto a las afirmaciones y acusaciones previas, la pregunta cuatro introducía una novedad importante, señalando que “el dicho Juan Guillermo ha sido llamado muchas veces por Pablo Matías y Andrea Barrasi para que les ayude a dar carenas e se han concertado con él para que dé carenas porque el dicho Juan Guillermo lo hace muy mejor que el dicho Pablo Matías”<sup>71</sup>. Mientras que las últimas dos preguntas evocan eventos específicos:

Conocen a las dichas parte y si saben que en una cédula de merced que su majestad hizo por el año pasado de 1573 a los dichos Pablo Matías y Andrea Barrasi para que ellos y no otra persona alguna puedan dar carena en el rio de esta ciudad [de Sevilla] a todas las naos y bateles llevando 20 ducados por cada 100 toneladas como más largo se contiene en la dicha cédula y en ella su majestad expresamente manda que los dichos Andrea Barrasi e Pablo Matías den las dichas carenas cada uno de por sí y no juntos en compañía [...].

Iten si saben que no embargante lo que su majestad manda por la dicha su cédula de merced los dichos Pablo Matías y Andrea Barrasi han dado y dan las dichas carenas juntos en compañía y la razón porque el dicho Andrea Barrasi no es oficial de dar carenas ni entiende el dicho arte y oficio usarlo juntamente con el dicho Pablo Matías porque él no lo sabe hacer ni dar las dichas carenas lo cual como se ha dicho en las preguntas del principal interrogatorio es a gran daño y perjuicio de la república y se siguen grandes daños inconvenientes [...]”<sup>72</sup>.

Una vez más, los testigos convocados por Guillermo eran de primer nivel. Además de un maestre de nao de Sevilla (Cristóbal García de la Vega)<sup>73</sup> y dos marineros de Sevilla (Bartolomé de Noli y Salvador Gómez)<sup>74</sup>, comparecieron tres maestros de la Carrera de Indias (Domingo Ochoa, Pedro de Paredes y Arturo de Bilbao la Vieja)<sup>75</sup>, cinco pilotos de la Carrera de Indias (Vicencio Garullo, Antón de Fuentes, Sebastián Carrillo, Rodrigo Lorenzo y Francisco Rebolo)<sup>76</sup> y un corredor de la Lonja (Juan Franco Espinola)<sup>77</sup>. El 30 de marzo de 1574, los jueces de la Casa de la Contratación, tras convocar y oír a los testigos, suspendieron la ejecución y cumplimiento de la cédula, interrumpiendo así el monopolio que hasta entonces habían detenido Matías y Barrasi<sup>78</sup>.

Sin embargo, los dos no quisieron darse por vencidos y apelaron la decisión solo dos días después, el 24 de mayo de 1574<sup>79</sup>. Matía y Barrasi presentaron dos cédulas reales, la primera despachada en Madrid el 10 de noviembre de 1573 y la segunda en Aranjuez el 12 de mayo de 1574.

<sup>70</sup> A las primeras ocho preguntas, se añadieron sucesivamente dos más. AGI, Contratación, 713, N. 11, *Preguntas de los testigos presentados por Juan Guillermo*, fol. 39r.

<sup>71</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Pregunta cuatro*, fol. 38r.

<sup>72</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Pregunta añadidas*, fol. 39r.

<sup>73</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Cristóbal García de la Vega*, fol. 40r.

<sup>74</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Bartolomé de Noli*, fol. 44v; AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Salvador Gómez*, fol. 53v.

<sup>75</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Domingo Ochoa*, fol. 41v; AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Pedro de Paredes*, fol. 43r; AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Arturo de Bilbao la Vieja*, fol. 49r.

<sup>76</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Vicencio Garullo*, fol. 46v; AGI, Contratación, 713, N. 11, *Antón de Fuentes*, fol. 52r; AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Sebastián Carrillo*, fol. 54v; AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Rodrigo Lorenzo*, fol. 55v; AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Francisco Rebolo*, fol. 54v.

<sup>77</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Testimonio de Juan Franco Espinola*, fol. 51r. Posiblemente un genovés llamado Gianfranco Spinola.

<sup>78</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Auto de los jueces de la Casa de la Contratación*, fol. 57r.

<sup>79</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Apelación de Pablo Matías y Andrea Barrasi*, fol. 58r.

En la de 1573, el rey se refería a la invención hecha por el veneciano Jacomé de Francisco (que ya en 1560 había ganado otra cédula para tener una licencia de 10 años) el cual, sin embargo, se había ausentado de Castilla y no había regresado. Por esta razón, el 19 de junio de 1573, el rey ordenó que la licencia (con una duración de 8 años) se concediera a Andrea Barrasi y Pablo Matía, habiendo aprendido este último la misma técnica de Francisco<sup>80</sup>. En cambio, la segunda cédula hace mención específica de la querrela entre los dos y Juan Guillermo, configurándose de hecho como una sobrecédula de la anterior<sup>81</sup>.

Desde aquel momento, los litigantes presentaron peticiones casi cotidianamente, Juan Guillermo, dos días después, el 26 de mayo de 1574, respondió a la presentación de la cédula y sobrecédula apelándose a un “topos jurídico” del derecho castellano. En su opinión, la única razón por la cual el rey había despachado la cédula en favor de Matía y Barrasi era porque había sido informado por una relación “falsa y siniestra”, mientras que “si su Majestad fuera informado, no diera la dicha provisión por ser en tan notable daño y perjuicio de los mareantes e señores de navíos”<sup>82</sup>. En aquella ocasión, además, los jueces de la Casa de la Contratación, al ser informados de que el pleito se estaba tratando también ante al Consejo de las Indias, ordenaron que Juan Guillermo se presentara ante aquel Consejo para determinarlo.

Por su parte, Andrea Barrasi y Pablo Matía reivindicaban la provisión real que les confería un sustancial monopolio del oficio de careneros, atacando al mismo tiempo a Juan Guillermo, quien “con demasiado atrevimiento e poco temor de Dios y en menosprecio de la justicia de su majestad está dando carena a tres o cuatro navíos y hoy ha concertado de dar carena a otro navío”<sup>83</sup>.

El conflicto entre los tres escaló en los primeros días de junio, cuando un grupo de “hombres de la mar” se presentó ante los jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla. No eran desconocidos; muchos de ellos habían sido presentados por Guillermo como testigos de sus declaraciones. Sin embargo, los jueces de la Casa de la Contratación decidieron no criticar a la provisión real, limitándose a notificar a Juan Guillermo y a Cristóbal Rodríguez Torquemada (en nombre del grupo de mareantes) que podían apelarse en el Consejo de Indias<sup>84</sup>. Aunque el asunto parecía concluido, Barrasi y Matía volvieron a la Casa de la Contratación el 9 de junio de 1574, ya que resultaba imposible notificar la decisión a Juan Guillermo, que había desaparecido. Un último intento de notificación se hizo el mismo día, ordenando a los alcaldes que fuesen “a casa del dicho Juan Guillermo a las horas de comer o dormir”<sup>85</sup>. El 18 de junio, aunque no se había logrado notificar la decisión en la persona de Guillermo, Barrasi y Matía pidieron que se les volviesen la copia original de la cédula y que se hiciera una lectura pública de su contenido.

Después de unos meses de silencio, el proceso siguió con la petición del 17 de enero de 1575, presentada por Antonio Bolonia “levantisco oficial de carenas”<sup>86</sup>. La petición de Bolonia se vinculó indirectamente con el pleito inacabado de Barrasi y Matía contra Guillermo, ya que, según su declaración,

yo estoy preso cuatro días que estaba trabajando en un navío en el rio de esta ciudad en la carena de él y me prendieron diciendo que yo le daba la carena lo cual no es así porque yo no soy sino un pobre oficial y el dueño del navío me concertó por mis jornales porque no hallaba gente que trabajase en él y yo no suelo dar carenas ni tengo aparejos ni caudal para darlas porque soy muy pobre tanto que no comería si aquí no me lo diesen por amor de Dios como es notorio a quien me prendió y si es necesario el dueño del dicho navío jurará como yo no trabajaba sino por un jornal.

La cualificación laboral de Antonio Bolonia, por así llamarla, no fue muy clara por su parte y pronto se convirtió en uno de los problemas sustanciales de la querrela. Inicialmente se definió

<sup>80</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Cédula real fecha en Madrid, el 10 de noviembre de 1573*, fols. 59r-62v.

<sup>81</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Cédula real fecha en Aranjuez, el 12 de mayo de 1574*, fols. 62v-64r.

<sup>82</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Juan Guillermo*, fols. 66r.

<sup>83</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Andrea Barrasi y Pablo Matía*, fol. 67r.

<sup>84</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Auto de los oficiales de la Casa*, fol. 75r.

<sup>85</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Auto de los oficiales de la Casa*, fol. 75v.

<sup>86</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Antonio Bolonia*, fol. 83r.

oficial de carenas, aunque en el texto de la petición declaró no soler dar carenas, mientras que posteriormente afirmó ser “oficial de ayudar a dar carena”<sup>87</sup>. En resumen, Barrasi y Matía acusaron a Bolonia de ser un criado de Juan Guillermo y de haber dado carena a tres o cuatro navíos con los aparejos y por cuenta de Guillermo, eludiendo así la prohibición. La defensa de Bolonia es sumamente ambigua: por un lado, no se entiende bien su “titulación profesional” (en fin, afirmó ser simplemente un “jornalero” y que trabajaba “con quien me lo paga”<sup>88</sup>; por el otro lado, no queda claro el papel jugado por Guillermo, cuyos aparejos Bolonia habría usado para trabajar en las naos del Guadalquivir.

El mismo día, Juan Guillermo también volvió a presentarse ante los jueces de la Casa de la Contratación. En su petición Guillermo se refirió al pleito que se estaba tratando simultáneamente en el Consejo de Indias y declaró no entender porque Barrasi y Matía seguían atacándolo (diciendo que alquilaba aparejos para dar carenas), mientras el asunto estaba pendiente en Madrid<sup>89</sup>. Los autos madrileños fueron adjuntados a la documentación del proceso inicialmente comenzado en Sevilla y son igualmente interesantes.

Juan Guillermo resulta presente en la capital por primera vez el 18 de agosto de 1574 (dos meses después de la “desaparición” de Sevilla denunciada por Barrasi y Matía). En aquella ocasión, él y el procurador de Cristóbal Sánchez Darmas, Cristóbal García de la Vega y Francisco Romero (en nombre de los maestros y señores de navíos que ya antes había apoyado la lucha de Guillermo) dieron numerosas razones por las cuales habría sido justo revocar el privilegio. Una vez más, los ataques se fundamentaban en la injusticia sustancial de cualquier monopolio, la insuficiencia de Barrasi (“el dicho nuevo modo de dar carena no lo entiende ni sabe el dicho Barrasi que nunca lo usó ni tiene aparejo para ello y lo ha de hacer por terceras personas que lo saben y son oficiales de ello como es el dicho Juan Guillermo y otros que tienen sus aparejos y no es justo que a estos se les quite su libertad y modo de vivir” y la falsedad de la relación con la cual los dos ganaron el privilegio del rey<sup>90</sup>).

Otros detalles conciernen la coyuntura temporal y espacial durante la cual fue ganada la cédula real:

porque demás a todo lo dicho hallará vuestra alteza que estando mi parte en las Indias, Pablo Matía ganó la cédula fecha por vuestra alteza solo del dicho nuevo modo de dar carena por 10 años y en esta coyuntura vino mi parte de las Indias y habiendo venido a su noticia lo que se pretendía por el dicho Pablo Matía lo contradijo, se pronunciaron autos en vista y revista por los del dicho vuestro Real Consejo en que se denegó la dicha prorroga-ción pedida por Pablo Matías, el cual después de esto se juntó con el dicho Andrea Barrasi y tubo medias y forma por donde ganó el dicho título para entrambos no sabiendo el dicho Barrasi cosa alguna del dicho oficio y lo que una vez se denegó al dicho Pablo Matía siendo oficial de dar carena con muy mayor se debería denegar después a entrambos y después no había causa de nuevo para concedérselo como consta por el pleito que sobre lo suso-dicho se trató entre mi parte y el dicho Pablo Matía [...]”<sup>91</sup>.

En las argumentaciones de Guillermo, Barrasi resultaría ser un “hombre de negocios” a través del cual logró obtener la cédula que solo no consiguió. Se puede suponer que, a la falta de conocimientos técnicos sobre las operaciones para dar carena, correspondiera un profundizado conocimiento de los lugares y las personas de la justicia, hipótesis que sería confirmada por el éxito social y profesional que tuvieron Pablo Matía y Andrea Barrasi después de haberse “asociado”<sup>92</sup>.

<sup>87</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Confesión de Antonio Bolonia*, fol. 84r.

<sup>88</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Antonio Bolonia*, fol. 86r.

<sup>89</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Juan Guillermo*, fol. 88r.

<sup>90</sup> Además de Jacomé Francisco, la petición se refiere a “un levantisco, Juan Vizcaíno” como posible inventor de la “nueva arte”. AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Juan Guillermo*, fol. 92r.

<sup>91</sup> AGI, Contratación, 713, N. 11, *Petición de Juan Guillermo*, fol. 92v.

<sup>92</sup> En particular, Andrea Barrasi llegó ser nombrado visitador de naos de la Casa de la Contratación en 1577 (AGI, Contratación, 5784, L.1, fols. 175r-176r) mientras que los herederos disfrutaron de la merced hecha a Matía y Barrasi también después de su muerte.

A pesar de las argumentaciones de Guillermo, el carenero sevillano no logró convencer al Consejo de Indias (ni la Casa de la Contratación) para revocar el privilegio de Matía y Barrasi, que, de hecho, gozaron de los derechos de careneros “mayores” hasta el final de sus vidas.

## Conclusiones

Los acontecimientos recientemente tratados ponen de manifiesto cómo el mundo de la lucha política abarca todos los sectores de la sociedad antiguo-regimental. A pesar de las limitaciones del caso (casi todos los protagonistas del asunto no firmaron sus declaraciones por no saber escribir), los “técnicos” del puerto de Sevilla, los marineros y también los jornaleros tomaron parte en una lucha política y económica que concernía, de hecho, un aspecto “jurisdiccional” de su trabajo. El estudio del caso de los venecianos Vicente Palatino de Curzola y Nadalín Olivo, así como el del pleito entre Juan Guillermo y Pablo Matía, pone de relieve la existencia de un mundo político altamente conflictivo, que entrecruzaba aspectos de diferente naturaleza, como el aspecto económico, la dignidad del trabajo, el sentido mismo de la justicia y el papel jugado por los extranjeros en un sector tan vital para la Monarquía hispánica del siglo XVI como la marinería.

Desde una perspectiva historiográfica, que ha puesto de relieve el papel jugado por los genoveses en el comercio y en los lazos financieros de la Monarquía, parece novedosa la existencia de una amplia red de “otros” italianos en el puerto de Sevilla, en su mayoría procedentes del “imperio veneciano” en un sentido amplio, que, si no eran venecianos o norteitalianos, eran croatas, montenegrinos, griegos o chipriotas. También el debate, parcialmente reconstruido en las cartas procesales, sobre el origen del secreto para derrotar la *teredo navalis* (así como la licencia pedida por Domenico Fauri en Venecia), parece confirmar cierta difusión del mundo mediterráneo en los espacios atlánticos. No se trató solo de una difusión “física”, con el desplazamiento de hombres de Venecia a Sevilla<sup>93</sup> y, posteriormente, a América, sino también social, económica y tecnológica. La propuesta de Vicente Palatino y Nadalín Olivo, que, en caso de parecer favorable a la Casa de la Contratación, les habría brindado a los dos venecianos una cuota del 1% de todos los comercios americanos, se inserta en una estrategia capitalista de apropiación del nuevo espacio global que se iba formando.

En definitiva, el caso aquí analizado revela cómo los “márgenes técnicos” del poder en la Monarquía hispánica del siglo XVI estaban lejos de ser marginales. Lejos de limitarse a una lucha por recursos económicos o prerrogativas laborales, los conflictos entre actores como Palatino, Olivo, Matías y Guillermo muestran una pugna por definir quién tenía derecho a intervenir en la esfera estratégica del comercio transatlántico. Más allá de las dinámicas cortesanas o de los grandes tratados internacionales, fue en los astilleros, en las audiencias judiciales y en los muelles donde se forjaron muchas de las condiciones materiales del Imperio. La circulación de conocimientos, tecnologías y personas provenientes del mundo veneciano hacia el Atlántico no solo demuestra la continuidad entre el Mediterráneo y el Nuevo Mundo, sino también la posibilidad de dialogar con la microhistoria, aplicada a estos casos periféricos, con el fin de trazar una vía fértil para repensar la historia global desde abajo<sup>94</sup>.

## Bibliografía

- Amelang, James. *La formación de una clase dirigente, Barcelona, 1490-1714*. Barcelona: Ariel, 1986.
- Aram, Bethany y Bartolomé Yun Casalilla, eds. *Global goods and the Spanish empire, 1492-1824: circulation, resistance and diversity*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2014.
- Ben Yessef Garfia, Yasmina Rocío. *La Monarchia spagnola in una prospettiva policentrica: reti, conflitti, negoziazioni tra scala locale e spazi imperiali (secoli XVI-XVII)*. Nápoles: fedOA Press/Federico II University Press, 2023.

<sup>93</sup> Es el caso de Jacomé Francisco, Juan Vizcaíno y Palo Matía, por ejemplo.

<sup>94</sup> Conflicto de intereses: ninguno.

- Berveglieri, Roberto y Andrea Rossetto. *Tre secoli di privilegi veneziani (1474-1788). I casi polesani*. [S.I.]: Gruppo editoriale, 1988.
- Berveglieri, Roberto. *Ingegnosi artificij. Serenissima Repubblica di Venezia: trecento anni di storia della scienza, della tecnica e dell'innovazione (1474-1788)*. Verona: Cierre, 2020.
- Berveglieri, Roberto. *Inventori stranieri a Venezia, 1474-1788. Importazione di tecnologia e circolazione di tecnici, artigiani, inventori: repertorio*. Venecia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1995.
- Braudel, Fernand. *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. II. Vicenza: Einaudi, 2007.
- Braudel, Fernand. *Espansione europea e capitalismo, 1450-1650*. Bologna: Il Mulino, 2012.
- Brendecke, Arndt. *Imperio e información: Las funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid, Fráncfort del Meno: Iberoamericana/ Vervuert, 2012.
- Brilli, Catia y Manuel Herrero Sánchez. *Italian merchants in the early-modern Spanish monarchy: business relations, identities and political resources*. Abingdon (Oxon), Nueva York: Routledge, 2017.
- Cardim, Pedro, Tamar Herzog, José Javier Ruiz Ibáñez y Gaetano Sabatini, eds. *Polycentric Monarchies: How Did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?* Eastbourne: Sussex Academic Press, 2012.
- Caselli, Elisa. *Justicias, agentes y jurisdicciones. De la Monarquía Hispánica a los Estados Nacionales (España y América, siglos XVI-XIX)*, Madrid: Fondo de Cultura Económica/Red Columbaria, 2016.
- Cogné, Albane y Benoît Maréchaux, eds. *Le élites italiene e la Monarchia ispanica (secoli XVI-XVII). Servizio, mobilità e poteri*. Roma: École Française de Rome, 2025.
- Colley, Linda. *The Ordeal of Elizabeth Marsh: A Woman in World History*. Nueva York: Pantheon Books, 2007.
- Colón, Cristóbal. *Los cuatro viajes del almirante y su testamento*. Madrid: Espasa-Calpe, 1991.
- Cortijo Ocaña, Antonio. «El ataque inquisitorial a los cripto judíos en América. Una explicación geopolítica». *Studia Iberica et Americana: Journal of Iberian and Latin American Literary and Cultural Studies* 9 (2022): 13-34.
- Cuevas Góngora, David. «Judeoconversos en América. Estudio de caso del malagueño Gonzalo Rodríguez Franco, uno de los descubridores de las islas Salomón». *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 41 (2021): 139-168.
- Davis, Natalie Zemon. *Trickster Travels: A Sixteenth-Century Muslim Between Worlds*. Nueva York: Hill and Wang, 2006.
- Eamon, William. «The Charlatan's Trial. An Italian surgeon in the Court of King Philip II, 1576-1577». *Cronos: Cuadernos valencianos de historia de la medicina y de la ciencia* 8, n.º 1 (2005): 3-30.
- Fernández López, Francisco. «El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento». *Anuario de Estudios Americanos* 75, n.º 1 (2018): 43-66.
- Frago, Juan Antonio. «La libertad de conciencia en la peripecia americana de un criptojudío portugués». *Boletín de filología* 57, n.º 1 (2022): 395-414.
- Heredia López, Alfonso Jesús. «La Casa de la Contratación y el fraude en el comercio indiano a mediados del XVII». *Obradoiro de Historia Moderna* 31 (2022): 1-20.
- Herrero Sánchez, Manuel y Joaquim Albareda Salvadó. *Political Representation in the Ancien Régime*. Nueva York, Londres: Routledge, 2019.
- Herrero Sánchez, Manuel y Klemens Kaps, eds. *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: connectors of commercial maritime systems*. Abingdon (Oxon), Nueva York: Routledge, 2017.
- Levi, Giovanni. «Frail Frontiers?». *Past & Present* 242, Issue Supplement 14 (November 2019): 37-49.
- Martínez Shaw, Carlos. «Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate». *Boletín americanista* 30 (1980): 223-236.
- Navarro García, Luis. «El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI». *Archivo Hispalense* 139, vol. 45 (1966): 141-178.

- Otte Sander, Enrique. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Vicerrectorado de Relaciones Institucionales y Extensión Cultura, 1996.
- Otte Sander, Enrique. *Sevilla, siglo XVI. Materiales para su historia económica*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, 2008.
- Pajuelo Moreno, Vicente y José María García Redondo, eds. *Navegaciones en época moderna: hombres, barcos y naufragios*. Aranjuez (Madrid): Doce Calles, 2024.
- Pigafetta, Antonio. *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*. Milán: Istituto editoriale italiano, 1956.
- Pomeranz, Kenneth. *The Great Divergence: China, Europe and the Making of the Modern World Economy*. Princeton (NJ): Princeton University Press, 2000.
- Rodríguez Lorenzo, Sergio. «Construcción naval cantábrica y carrera de Indias (circa 1560-1622)». *Altamira* 88 (2017): 37-74.
- Rodríguez Lorenzo, Sergio. «Sevilla y la carrera de Indias: las compraventas de naos (1560-1622)». *Anuario de Estudios Americanos* 73, n.º 1 (2016): 65-97.
- Schäfer, Ernst. *El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, vol. I. Sevilla: Universidad de Sevilla/ Centro de Estudios de Historia de América, 1935.
- Spence, Jonathan. *The Question of Hu*. Nueva York: Viking, 1987.
- Trivellato, Francesca. *Microstoria e storia globale*. Roma: Officina libraria, 2023.
- Trueba, Eduardo. «Dos experiencias contra la "Broma" (Teredo Navalis), en la Sevilla del siglo XVI». *Revista de Historia Naval* 5, n.º 16 (1987): 83-102.
- Vila Vilar, Enriqueta. «Colonias extranjeras en Sevilla. Tipología de los mercaderes». En *Sevilla, Felipe 11 y la monarquía hispánica*, editado por Carlos-Alberto González Sánchez, 33-48. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 1999.
- Vila Vilar, Enriqueta. «Sevilla, Capital de Europa». *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae* 37 (2009): 57-74.
- Yun Casalilla, Bartolomé. *Las redes del imperio: élites sociales en la articulación de la Monarquía Hispánica, 1492-1714*. Madrid, Sevilla: Marcial Pons/Universidad Pablo de Olavide, 2009.