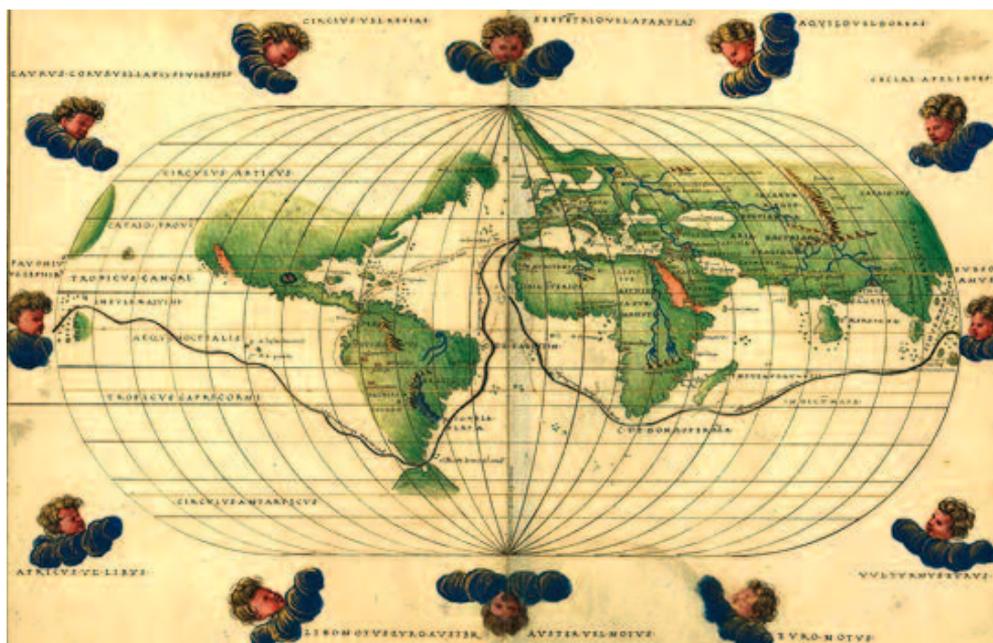


INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN

LIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



V CENTENARIO DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELCANO (I)

CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2019
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 80
MADRID, 2019



MINISTERIO DE DEFENSA

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN**

**LIX JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**V CENTENARIO
DE LA EXPEDICIÓN
MAGALLANES-ELCANO (I)**



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2019
CUADERNO MONOGRÁFICO NÚM. 80
MADRID, 2019**

CUBIERTA: *Mapamundi de uno de los atlas de Bautista Agnese, fechado en 1544.*

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval. Departamento de Estudios e Investigación
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
C/e: ihcn-dei@mde.es / msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es>

EDITA:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

© Autores y editor, 2019
NIPO: 083-19-277-0 (edición en papel)
NIPO: 083-19-278-6 (edición en línea)
ISBN: 978-84-9091-466-3 (edición en papel)
Depósito legal: M-5654-2020
Fecha de edición: febrero 2020
Imprime: Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

SUMARIO

	Págs.
<i>La salida al Atlántico de los reinos hispánicos</i> , por don Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito UCM	9
<i>Ordenando un mundo. Una generación en la encrucijada</i> , por don Mariano Cuesta Domingo, profesor emérito UNM	23
<i>Magallanes en España</i> , por don Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia de la Armada (retirado)	69
<i>Los diferentes oficios en la historia de la Marina</i> , por doña Beatriz Sanz Alonso, profesora de la Universidad de Valladolid	83
<i>Ambiente mariner. Vida en la mar y en tierra</i> , por don José María Blanco Núñez, capitán de navío (retirado)	101

V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO (I)

Este año se conmemoran los 500 años de la partida de Sevilla de cinco naos con más de 230 hombres, en busca de una nueva ruta por el oeste hacia la Especiería. Ello significó un viaje de tres años, al final de los cuales una sola nao y sólo dieciocho hombres regresaron a España. Se culminó así la expedición Magallanes-Elcano, siendo este último el primero en navegar toda la redondez de la Tierra.

Entre los muchos eventos programados al efecto no podían faltar unas Jornadas de Historia Marítima dedicadas a esta expedición. Para ello iniciamos la primera de una serie de cuatro, con intención de celebrar una por año, de aquí a 2022, para conmemorar y recordar lo acaecido a lo largo de esta gesta con todo lujo de detalles.

En estas jornadas se presentarán los prolegómenos de la situación en los diversos reinos hispánicos antes de los preparativos de la expedición Magallanes-Elcano. Para ello conoceremos la expansión de estos reinos hacia el Atlántico, la administración indiana, Magallanes en Castilla, una exposición sobre los diferentes oficios a bordo de las naos y cómo era la vida en mar y tierra.

Las siguientes jornadas anuales llevarán por título genérico «La reparación y salida de la Armada»; «La navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico» y, por último, «El final de la expedición y sus consecuencias».

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Enrique MARTÍNEZ RUIZ es catedrático emérito de la Universidad Complutense de Madrid. Ha sido profesor invitado en numerosas universidades extranjeras: Paul Valéry de Montpellier (Francia), Coímbra (Portugal), Poznan (Polonia), Pacífico (Lima, Perú), la del Estado del Zulia y la Católica (Maracaibo, Venezuela), la de los Andes (Mérida, Venezuela), la de Zacatecas (México), la de San José (La Paz, Bolivia), la Estatal de Buenos Aires, la Católica de Santiago de Chile, etc. Ha sido profesor invitado en centros extranjeros de investigación como la Maison des Pays ibériques (Burdeos, Francia), el Instituto Riva Agüero (Lima, Perú), el Ravignani (Buenos Aires, Argentina), la Academia de Ciencias Políticas (La Paz, Bolivia), el Instituto de Estudios Jurídicos de la UNAM (México), la Escuela de Guerra de Chile, etc. Ha participado en numerosos congresos, seminarios y reuniones científicas de su especialidad, y sus líneas de investigación principales son Seguridad y Orden Público y, sobre todo, Historia Militar. Ha dirigido más de treinta memorias de licenciatura y de veinte tesis doctorales. Es autor de más de trescientas publicaciones especializadas, de las que se pueden destacar los libros *La Guerra de la Independencia (1808-1814)*. *Claves españolas en una crisis europea* (Madrid, 2007), *Los Soldados del Rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica (1480-1700)* (Madrid, 2008), *Las Guardas de Castilla (Primer ejército permanente español)* (2013), *El ejército del Rey. Los soldados de la Ilustración* (2018)... Director de numerosas publicaciones, como *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano* (2017), Martínez Ruiz ha obtenido el Premio Nacional de Historia de España (1982 y 2009) y es premio Ortega y Gasset de ensayo y humanidades, dentro de los Premios Villa de Madrid (2009). Asimismo, su actividad académica e investigadora se ha visto reconocida con la concesión de la Gran Cruz de Plata, con distintivo blanco, del Mérito de la Guardia Civil; la Gran Cruz de primera clase, con distintivo blanco, del Ejército, y la Gran Cruz de primera clase, con distintivo blanco, de la Armada. Es comendador de la Orden de la Estrella Polar (Suecia) y ha sido director de la Cátedra Extraordinaria Complutense de Historia Militar.

Mariano CUESTA DOMINGO es licenciado en Antropología Americana, doctor en Historia de América (UCM) y catedrático de Historia de la Universidad Complutense. Actualmente es profesor emérito. Su actividad docente transcurrió en el Departamento de Historia de América –donde obtuvo todos los quinquenios– y su labor investigadora fue valorada positivamente en todos los sexenios. Como cualquier profesor, en el curso de su carrera docente ha realizado diversas actividades regladas, intervenido en seminarios extraordinarios, dirigido tesis, impartido cursos, emprendido viajes profesionales (uno en el *Juan Sebastián de Elcano*), pronunciado conferencias..., que le han hecho acreedor de diversos premios y condecoraciones (dos de las más preciadas son la Cruz de Alfonso X el Sabio y la del Mérito Naval, con distintivo blanco). También ha ingresado en diversas instituciones académicas españolas y extranjeras y, consecuentemente, ha publicado numerosos trabajos, en consonancia con su dilatada labor profesional (más de doscientos títulos de diversa consideración: libros, capítulos de obras colectivas, artículos, etc.)

Pedro CONTRERAS FERNÁNDEZ es coronel de Intendencia de la Armada en situación de retiro. Ingresó en la Escuela Naval Militar el 16 de agosto de 1969. En julio de 1974 obtiene el empleo de teniente de Intendencia. Durante siete años y medio estuvo embarcado en buques de la Armada. En tierra ha desempeñado los siguientes destinos: Jefatura de Aprovisionamiento del Arsenal de Ferrol, profesor de la Escuela Naval Militar, Inspección de Construcciones y Obras de la Zona Marítima del Noroeste, Jefatura de Aprovisionamiento del Arsenal de Las Palmas y jefe de adquisiciones de dicho arsenal, Intendencia de la Zona Marítima de Canarias, jefe de transportes de dicha Zona, jefe de estudios del CESIA y Gabinete de Estudios de la Dirección de Asuntos Económicos (DAE), 2.º jefe de la Subdirección General de Contratación (DIGENECO, MINISDEF), jefe de la sección de contratación de la DAE y director del CESIA. Ha realizado los siguientes cursos: Especialidad Económico-Financiera, Técnicas Pedagógicas, Instituto de Empresa (Madrid), Dirección Estratégica de Empresas (1988), Control de Gestión (1992),

Gestión de Compras y Técnicas de Negociación (1998), Escuela Militar de Intervención. Contratación Administrativa (1997), Escuela de Hacienda Pública (Instituto de Estudios Fiscales), Administración Financiera y Presupuestaria (1998), CESEDEN-ALEDE, Alta Gestión de Recursos Económicos, CESEDEN, Capacitación desempeño cometidos General de Brigada/Contralmirante (2004). A su pase a la Reserva fue destinado al Instituto de Historia y Cultura Naval. Es coautor de las publicaciones *Desvelando horizontes* (tomos I, II y III) y *El esfuerzo de Defensa. Racionalización y optimización*.

Beatriz SANZ ALONSO es profesora de las Universidades de Valladolid y Turín. Sus líneas de investigación son la lexicología y la lexicografía, la toponimia, la lingüística comparada, la gramática del español, la lingüística del discurso y la historia de la lengua. Ha publicado 15 libros –alguno de ellos en colaboración–, 69 artículos científicos, 11 capítulos de obras colectivas y dos diccionarios (*Diccionario de germanía* y *Diccionario del castellano tradicional*). Ha sido profesora invitada en las siguientes universidades: las chilenas de Santiago, la Católica, Temuco, Biobío y Valparaíso; las italianas de Palermo, Florencia, Venecia, Catania, Módena, Vercelli y La Sapienza de Roma; las alemanas de Berlín, Leipzig y Saarbrücken; las francesas de Clermont-Ferrand y la Sorbona de París; las portuguesas de Coímbra y Trás-os-Montes, y las de Riga, Praga y Cienfuegos, así como diversas universidades españolas.

Jose María BLANCO NÚÑEZ es capitán de navío de la Armada en situación de retiro, durante su carrera mandó el dragaminas *Sil*, la corbeta *Diana*, la fragata *Cataluña* y el buque de aprovisionamiento de combate *Patiño*. Especialista en comunicaciones, es diplomado en Guerra Naval, Investigación Militar Operativa (CIRO-París), Altos Estudios Internacionales y por el Colegio de Defensa de la OTAN (Roma), y ha completado el Curso Superior Naval de Guerra (Lisboa) y el de Estudios Avanzados de Historia Moderna de la Universidad Complutense. Tras tres años destinado en el Cuartel General de la OTAN (Bruselas), pasó a ser secretario general de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI). Perteneció a la Comisión Organizadora del CC Aniversario del Combate de Trafalgar y del Bicentenario de la Guerra de la Independencia. Ha participado en decenas de congresos de historia militar y naval. Ha sido distinguido con diversas condecoraciones militares nacionales y extranjeras, y obtenido el Premio Virgen del Carmen (1983) y el diploma de dichos premios (2013), así como el Revista General de Marina (2015), el Almirante Ceballos y el Marqués de Santa Cruz de Marcenado (2017). Ha publicado varias obras individuales y colaborado en otras colectivas. Es académico correspondiente de la Real de la Historia y numerario de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares y de la Real de la Mar, de la cual es secretario general. Asimismo, es miembro asociado de la Academia de la Marina de Portugal y de la junta directiva del Comité Español de Ciencias Históricas, así como de la Real Liga Naval Española, la Asamblea Amistosa Literaria y la Asociación de la Carta de Juan de la Cosa.

LA SALIDA AL MAR DE LOS REINOS HISPÁNICOS

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Universidad Complutense
Madrid

Los reinos hispánicos tienen un momento muy similar en su historia: la victoria sobre el Islam que dominaba la península Ibérica, y eso les pone a las orillas del mar Mediterráneo y del océano Atlántico, pero a partir de ahí cada uno seguirá su propio camino. Aragón tendrá una clara inclinación por el Mediterráneo, que le llevará a Italia, mientras que los otros dos reinos ibéricos, Portugal y Castilla, tendrán una trayectoria diferente, preferentemente atlántica.

De los tres, Aragón acabó primero la conquista de los territorios ocupados por el Islam, y su gran artífice fue Jaime I el Conquistador (1213-1276), que expulsó a los moros, conquistando las Baleares y Valencia, llegando en 1245 a los límites de los territorios que le habían correspondido en el tratado de Almisra (1244), firmado con Fernando III el Santo de Castilla, rectificado posteriormente hasta el tratado de Elche de 1305, firmado entre Fernando IV de Castilla y Jaime II de Aragón, repartiéndose el reino de Murcia, según la sentencia arbitral de Torrellas, establecida el año anterior.

Portugal culminó la empresa reconquistadora casi simultáneamente a Aragón, pues Alfonso III (1248-1279), en 1249, conquista el Algarve y Faro, quedando el reino claramente abocado al Atlántico –las aguas próximas al reino ya eran habituales entre los portugueses– y al norte de África. Pero será a partir de 1417 cuando Portugal emprenda su acción decidida en el Atlántico.

Es entonces cuando el príncipe don Enrique de Portugal, conocido como *el Navegante*, reunió en la ciudad de Sagres, situada en el extremo suroeste de Portugal, cerca del cabo de San Vicente, a sabios y entendidos en la navegación oceánica y fundó una institución que se hizo famosa y muy prestigiosa: la Escuela de Sagres. Don Enrique es una de las figuras más admiradas por los portugueses y su figura ha sido retratada y reflejada en múltiples formas. La construcción de la escuela de don Enrique, la «Ciudad del Infante», se realizó con cierta rapidez y en ello invirtió el príncipe parte de su ingente patrimonio. En ella se formaron los navegantes portugueses más importantes, además de convertirse en un gran centro receptor de mapas e información de cuanto estaba sucediendo en el ámbito de los descubrimientos; coleccionó el infante mapas y reunió toda la información náutica conocida existente; también reunió a astrónomos y navegantes de solvencia reconocida y ellos fueron los

que le informaron de la imposibilidad de sobrepasar el ecuador debido a las altísimas temperaturas imperantes en esa zona.

Entre los expertos, había eminentes científicos árabes y judíos, como el geógrafo al-Edrisí, que sostenía la existencia de una tierra hacia el sur, Ghana, fértil y donde los moros conseguían esclavos. Aseguraban, además, esos sabios que existían mapas árabes donde estaba reflejada la ruta para circunvalar el continente africano.

Don Enrique (1) armó una serie de expediciones navales con la misión de costear hacia el sur el litoral africano y encontrar el supuesto paso a la India; gracias a esos periplos se descubrieron los archipiélagos de las Azores, Madeira, Canarias y Cabo Verde, que serían ocupados más tarde. Entre 1424 y 1433, el objetivo del príncipe portugués era sobrepasar el cabo Bojador, misión que le encomendó a unas quince expediciones, pero todas regresaron diciendo que no había posibilidad de pasarlo por la cantidad de arrecifes y bancos de arena existentes.

El cabo Bojador, el «cabo del mal», como se le calificaba entonces, estaba aureolado por una leyenda de inaccesible en el llamado «Mar Tenebroso», en el comienzo de la zona perusta, entre los trópicos, donde las aguas hervían (2). En 1432, Gil Eanes, al llegar al cabo, vio un sector del mar que le parecía agua hirviente y regresó a Lisboa informando de tan insólito y desgraciado hallazgo; pero, cuestionada su valentía, decidió regresar a aquel inhóspito paraje. Cuando llegó, lo que tenía ante él era una barrera de espuma, una restinga de aguas bajas que decidió bordear mar adentro, superando así el temido cabo.

En las décadas de 1440 a la de 1470, no hay gran cosa reseñable en los descubrimientos portugueses, pero a partir de 1473 la actividad se relanza, destacando las expediciones de Fernando Gomes, que junto con la de Lopo Gonçalves y Rui da Sequeira exploran la costa africana del golfo de Guinea

(1) Para el príncipe, NEMESIO, Vitorino: *Vida e Obra do Infante D. Henrique*, Lisboa, 1959; DIAS, Augusto: *Infante de Sagres*, Porto, 1960. Los descubrimientos portugueses y su dinámica han generado una abundante bibliografía, de la que presentamos una serie de títulos representativos, elegidos entre los «clásicos» y los más recientes: ALBURQUERQUE, Luís de: *Dúvidas e certezas na história das descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1990, e *Introdução à história dos descobrimentos*, Coímbra, 1962; GARCÍA, José Manuel: *O mundo dos descobrimentos portugueses*, 4 vols., Vila do Conde, 2012; NUNES, Helena: *Descobrimientos portugueses*, Lisboa, 2014; CORTERÇAO, Jaime: *Os descobrimentos portugueses*, 8 vols., Paço de Arcos, 2016; AGUIAR, Armando de: *O mundo que os portugueses criaram*, Lisboa, 1951. Véase también MARQUES, Alfredo Pinheiro: *Os descobrimentos e o Atlas Miller*, Coímbra, 2005, y *Guia de História dos descobrimentos e expansão portuguesa*, Lisboa, 1988; BOXER, Charles: *O império marítimo português 1415-1825*, São Paulo, 2002; NEWITT, Malyn: *A History of Portuguese Overseas Expansion 1400-1668*, Routledge, 2005; DIFFLE, Bailey: *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, University of Minnesota, 1977, y ROMERO DE MAGALHÃES, J.: «Portugal y los caminos de las Indias», en *La época de los descubrimientos y las conquistas*, Historia de España, vol. XVIII, Madrid, 1998, pp. 213-282.

(2) COMELLAS GARCÍA-LLERA, J.L.: *La primera vuelta al mundo*, edición digital, Madrid, 2012.

desde Sierra Leona al cabo de Santa Catalina, siendo Lopo Gonçalves, en 1473, el primer europeo que pasa el ecuador, y Sequeira, el descubridor en 1474 de las islas de Santo Tomé y Príncipe, si bien no fueron colonizadas hasta 1493, por Álvaro Caminha, con judíos sefardíes españoles, al recibirlas como concesión de la corona portuguesa.

Otro hito es la creación por Juan II de Portugal en 1482 del recinto fortificado de San Jorge da Mina, que se convierte en un activo y rentable centro comercial de oro y esclavos. Por fin, en 1488, Bartolomé Díaz dobla el cabo de las Tormentas, que el rey bautizó «de Buena Esperanza» por considerar que se había producido un feliz acontecimiento: el camino hacia la India estaba abierto. El rey don Manuel I, en 1497, nombró capitán general a Vasco de Gama, quien llega a la India en 1499.

En 1505, Francisco de Almeida es nombrado virrey de la India. Sus empresas militares consolidaron la presencia portuguesa en la costa africana y en el sureste asiático, alcanzando el estrecho de Malaca y colocándose en el umbral de las islas de las Especias. En 1509, Alfonso de Albuquerque relevó a Almeida, cuya labor consolidó y bajo cuyas iniciativas se conquista Goa y Malaca y, en 1512, se sitúa en Ternate, en las Molucas, alcanzando la cuna de las especias.

El incremento del comercio portugués, como consecuencia de los nuevos descubrimientos, hizo necesaria una institución que asumiera la dirección de esa actividad, y aparece así la Casa da Guiné, que luego se transformó en Casa da Guiné e Mina, más tarde en Casa da Mina y finalmente, a principios del siglo XVI, en Casa da Inda. Su sede estaba en la plaza del Comercio, hasta su destrucción por el terremoto de 1755.

Castilla concluirá la Reconquista más de dos siglos después que Portugal, tras una guerra de diez años contra el reino musulmán de Granada (1482-1492). De esta manera, la frontera se traslada al mar Mediterráneo, al que la rivalidad cristiano-musulmana va a conferir una dinámica especial en la que la monarquía española va a estar muy presente, pues no puede desentenderse de una realidad que ha marcado su historia en los siglos precedentes.

En esta tendencia es donde reside el interés de los presidios españoles norteafricanos, cuyos inicios están en el reinado de los Reyes Católicos y en la regencia del cardenal Cisneros, quienes al desarrollar esta línea de acción no hacen más que continuar la tendencia de «expansión natural» castellana, de norte a sur, desde la cordillera cantábrica a las inmediaciones del Rif. Una línea expansiva, «tradicional», que lleva no solo a enfrentarse con los poderes establecidos en el norte de África, sino también a contrarrestar una activa piratería berberisca, amenaza constante del litoral peninsular y de la navegación hispana. De manera que, en los inicios del siglo XVI, la realidad africana plantea una alternativa a la intervención castellana en las tierras al sur del Mediterráneo.

Por un lado, estaba el proyecto que prefería la reina Isabel y el grupo encabezado por Cisneros, consistente en conquistar las tierras magrebíes para aumentar el territorio castellano y expandir el cristianismo. Por otro lado, estaba el proyecto del grupo fernandino o aragonés, con defensores tan desta-

cados como Pérez de Almazán y López de Cochinillos entre otros (3). PlanTEAMIENTO inspirado en la práctica consular aragonesa y de acuerdo con el parecer de Martín Galindo, que desaconsejaba la instalación de un presidio castellano en Melilla.

Tales afirmaciones no bastaron para hacer desistir de la empresa, pero sí pudieron influir en la adopción posterior de un plan de alcance más ajustado a las posibilidades del momento, consistente en ampliar los tradicionales consulados de la Corona de Aragón desde 1302 a lo largo de las costas mediterráneas; lo que llevaría a establecer ciertas plazas fuertes sin ambición territorial expansiva alguna, con el objeto de que fueran el apoyo logístico de las rutas comerciales y militares y sirvieran de cabeza de puente en la lucha contra la piratería berberisca, un peligro y amenaza permanente que la presencia turca –aún lejana– podía aumentar en gran manera. Ese plan podría realizarse contando con la amistad de algunos poderes africanos aliados, como los reinos de Tremecén y Kuko –este reino, al oeste de Argel, era feudo bereber, enemigo de los árabes y de la islamización.

Fernando el Católico era claro partidario de esta opción, pues veía que en esas expediciones podía utilizar parte del excesivo remanente militar del ejército empleado en la conquista de Granada, y que aumentarían el prestigio internacional de la Monarquía frente a otros poderes como el del Papado o el de Francia, además de ajustar las ambiciones territoriales a sus auténticas posibilidades, evitando enzarzarse en costosas y largas guerras de conquista, limitando los objetivos a la ocupación de algunas plazas y fondeaderos.

Sin embargo, la acción castellana norteafricana, que se parece más a la aplicación del plan fernandino, estuvo animada por el cardenal Cisneros (4), quien, cuando ocupa la regencia de Castilla por la muerte de Isabel (5) y la marcha a Nápoles de Fernando, se convierte en ejecutor de las recomendaciones que la reina deja en su testamento como legado a sus sucesores: continuar la acción evangelizadora en el norte de África, lo que entrañaba prolongar las operaciones militares que tan victoriosamente habían acabado con el último reducto del Islam español independiente (6). De forma que podemos decir,

(3) MARTÍNEZ MILLÁN, J.: «El cardenal Cisneros, un gran patrón cortesano», en BUNES IBARRA, M.Á. de, y ALONSO ACERO, B. (coords.): *Orán, historia de la Corte Chica*, Madrid, 2011, p. 94.

(4) Sobre el cardenal, ESCANDELL BONET, B.: *El «modelo cisneriano» de actuación histórica*, Madrid, 1988; G.^o ORO, J.: *El cardenal Cisneros. Vida y empresas*, 2 vols., Madrid, 1993, y *Cisneros, el Cardenal de España*, Madrid, 2002; PÉREZ, J.: *La hora de Cisneros*, Madrid, 1955.

(5) Para la reina, ALVAR EZQUERRA, A.: *Isabel la Católica: una reina vencedora, una mujer derrotada*, Madrid, 2004; para su legado africano, MORALES OLIVER, L.: «El testamento de la reina Isabel y su reflejo en África», *Archivos del Instituto de Estudios Africanos* XI, núm. 47, 1958, 7-21.

(6) AVILÉS FERNÁNDEZ, M.: «Cisneros y el Norte de África», *Aldaba*, núm. 21, 1993, 119-136; AYALA DELGADO, F.J.: *Política africana del Cardenal Cisneros*, Zaragoza, 1942, y sobre todo, ALONSO ACERO, B.: *Cisneros y la conquista española del norte de África: cruzada, política y arte de la guerra*, Madrid, 2006. Esta obra resulta muy útil para las empresas cisnerianas, particularmente el cap. III.

abusando de las generalizaciones, que el plan norteafricano para Castilla se plantea con cuño aragonés, como quería un sector de los consejeros áulicos, pero se realiza especialmente animado por un partidario del otro plan susceptible de ser aplicado.

Todo ello hace que la acción española se dirija a la posesión de unos puntos muy concretos, de especial significación, como hemos dicho, para el control de las rutas marítimas y de los focos berberiscos, creando un rosario de plazas fortificadas que actuaran de contención de una posible oleada invasora norteafricana y sirvieran de cabeza de puente, llegado el caso, de alguna acción de mayor envergadura, que cuando se presenta, sus objetivos no pasan del control de una zona litoral, pues los compromisos de la Monarquía hispánica en el despliegue mundial que muy pronto va a protagonizar hacen que los problemas norteafricanos siempre parezcan de menor cuantía, constituyendo una especie de peligro permanente, pero controlado. El resultado es que la política africana castellana tenga un matiz claramente defensivo, entre otras cosas porque la acción en África encerraba una gran dificultad, tanto por la inmensidad del territorio y sus peculiaridades geográficas como por las posibilidades reales del reino peninsular.

Por otra parte, esta acción «tradicional» castellana se va a ver interferida por implicaciones políticas expansivas que harán a Castilla ampliar sus miras y diversificar sus actuaciones, tanto hacia el este, en el Mediterráneo y sur de Europa, como hacia el oeste, en el Atlántico y el Pacífico.

La tendencia castellana hacia el oeste era una realidad que enfrentaba a Castilla con el «Mar Tenebroso» de forma irrenunciable, como consecuencia de la conquista de las islas Canarias –empresa que ocupa casi todo el siglo xv, desde 1404 hasta 1496– y de la rivalidad con Portugal, con el que ya compesobre florentinos, genoveses y venecianos. En el último tercio del siglo xv, la rivalidad hispano-portuguesa estaba planteada en unos términos en los que la solución era perentoria. Un primer paso en pos de la solución se da en septiembre de 1479 con el tratado de Alcaçobas, que ponía fin a la guerra con Portugal en el conflicto sucesorio al trono castellano (1475-1479). Los términos del acuerdo necesitaron un reajuste, al que se llega en un tratado, firmado en 1480, por el que los Reyes Católicos renunciaban a la conquista del reino de Fez, y Portugal reconocía a Castilla la posesión de las Canarias, acuerdo confirmado por Sixto IV en 1481 por la bula *Aeterni Regis*.

En el último tercio del siglo xv es cuando la rivalidad hispano-portuguesa se plantea en términos tales que la solución era perentoria. En realidad, hasta el reinado de Enrique III (1390-1406) Castilla no mostró verdadero interés por el Atlántico, como evidenció el comienzo de la conquista de las Canarias. Luego, ese interés no se recupera, realmente, hasta la llegada de los Reyes Católicos; al final del conflicto sucesorio (1475-1479) que dio el trono castellano a Isabel, el tema se retomó, ya con continuidad. En Portugal deseaban la paz, y doña Isabel se encargó de la negociación teniendo como mediadora a la infanta Beatriz de Portugal, tía de la reina castellana y cuñada de Alfonso V

(1435-1481). Alcántara fue elegida como escenario de las entrevistas, en las que quedaron esbozados los términos en que se firmaría la paz, lo que tendría lugar en Alcazobas (7) en septiembre de 1479. En ella se estipulaba que doña Juana la Beltraneja y Alfonso V dejarían de titularse reyes de Castilla, y en reciprocidad, Fernando e Isabel renunciaban a todas sus pretensiones sobre Portugal. A doña Juana se le daban las opciones de ingresar en un convento o esperar a que el infante don Juan, heredero de Castilla, un niño entonces, creciera y tuviera edad de casarse. Se acordaron los desposorios entre el heredero de Portugal, don Manuel, hijo de Juan II (1481-1495), y la infanta Isabel, hija de los reyes españoles. Los novios, hasta que alcanzaran la edad de casarse, quedarían bajo la tutela de doña Beatriz, razón por la que el acuerdo también se conoce como «de las Tercerías».

En el tratado, Fernando e Isabel reconocían las adquisiciones portuguesas en Marruecos y Guinea. Juan II quería también que le reconocieran el derecho sobre toda la costa de Guinea y las Canarias, pero los monarcas españoles no estaban dispuestos a ceder en todo, de manera que las negociaciones se prolongaron hasta que en un nuevo tratado firmado al año siguiente, en 1480, Fernando e Isabel renunciaban a la conquista del reino de Fez a cambio de que Portugal reconociera la soberanía castellana en las Canarias. En lo relativo a las islas, este acuerdo fue confirmado por la bula *Aeterni Regis*, firmada el 21 de junio de 1481 por el papa Sixto IV. Y, por lo que respecta a Castilla, así permanecieron las cosas hasta 1492, pues Fernando e Isabel estuvieron empeñados en la lucha contra el último reducto musulmán independiente en la Península, el reino nazarí granadino, cuya conquista por los cristianos quedó concluida el 2 de enero de 1492, el mismo año en que Colón descubrió América.

A la vuelta de su primer viaje, Colón recaló en Lisboa, y el 5 de marzo de 1493 Bartolomé Díaz le pidió que informase sobre su viaje, entrevistándose con el capitán Álvaro Damon. Durante los días siguientes, la popularidad de Colón fue grande, y el 8, a través de Martín Noroña, recibió una carta de Juan II invitándole a una entrevista en el valle del Parayso, distante nueve leguas de Lisboa. El 10 se entrevistó con el monarca y estuvieron hablando todo el día. Finalmente, el 13 de marzo el Almirante zarpó para Sevilla (8), dejando una profunda inquietud e incertidumbre en la corte portuguesa, por si hubiera invadido el proyecto luso de abrir una vía comercial exclusiva con la India. Juan II envió inmediatamente a Rui de Saude, como embajador especial, a la corte castellana, que entonces estaba en Barcelona, para tratar de detener los viajes descubridores hasta que se aclarara qué y dónde había descubierto Colón. El viaje de Rui de Saude fue tan rápido que llegó a Barcelona antes que Colón, y los Reyes Católicos se

(7) El texto del tratado en la antología de GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio: *América: descubrimiento de un mundo nuevo*, Madrid, 1990, pp. 135-138.

(8) COLÓN, Cristóbal: *Diario del Descubrimiento* (edición y notas de Manuel ALVAR), Gran Canaria, 1976.

encontraron con una reclamación diplomática antes de hablar con Colón y de tener información sobre el viaje. Fernando el Católico inició una ofensiva diplomática en las cortes europeas más importantes, sobre todo en Roma, donde era papa Alejandro VI.

Cuando Colón llegó a Barcelona, tuvo que informar a los reyes de sus descubrimientos, para lo que recurrió a la cartografía, pero sus razones y los documentos que adujo no acabaron de despejar las dudas, posiblemente para no desvelar toda la información. Isabel le insiste en que presente una carta náutica donde reflejase las tierras descubiertas, pero lo único que quedó en la corte fue un diario del viaje para su copia (9). Juan II prepararía expediciones a fin de aclarar el misterio. Fernando presionaría en Roma para que se le reconociese la propiedad de lo descubierto.

Al margen de los debates geográficos que plantearon las informaciones inexactas que Colón dio a la vuelta de su primer viaje descubridor (10) sobre las tierras recientemente descubiertas, una cuestión importante e inicial a resolver fue la de la incorporación de lo hallado, pues si bien el título fundamental lo daba el hecho del descubrimiento y posesión subsiguiente, ello no garantizaba la exclusividad, que según el derecho vigente entonces podía conseguirse si un documento papal la confirmaba y excluía a cualquier otro príncipe cristiano (11). Los Reyes Católicos se pusieron inmediatamente en marcha para conseguir dicho documento, y el aragonés Alejandro VI emitió la primera bula *Inter coetera* (secreta) el 3 de mayo. El documento pontificio, que llegó a Barcelona el 28, contenía una cláusula con la donación: «... y asignamos todas y cada una de las tierras e islas supradichas, así las desconocidas como las hasta aquí descubiertas por vuestros enviados y los que se han de descubrir en lo futuro que no se hallen sujetas al dominio actual de algunos señores cristianos» (12).

Sin embargo, ni a Colón ni a los reyes españoles les pareció lo suficientemente clara dicha cláusula, temiendo que Juan II empezara a esgrimir los derechos portugueses. Así que pidieron al papa una segunda bula que mejorara la primera añadiendo la demarcación de las zonas por donde podían extenderse en el Atlántico castellanos y portugueses. La nueva bula llegó cuando se

(9) Para las ideas colombinas, véase PÉREZ DE TUDELA Y BUESO, Juan: *Mirabilis in altis*, Madrid, 1983, y para la carta de Colón y sus conocimientos al respecto, VARELA MARCOS, Jesús: «La cartografía del segundo viaje de Colón y su decisiva influencia en el tratado de Tordesillas», en ÍDEM (coord.): *El Tratado de Tordesillas...*, pp. 85-108.

(10) En una carta que se difundió por Europa, Colón dio noticia de su descubrimiento. SANZ, Carlos: *La carta de Colón anunciando el descubrimiento del nuevo mundo*, Madrid, 1956. Este autor publicó varios trabajos sobre dicha carta, entre otros una reproducción facsímil y su análisis (Madrid, 1961), cuestión en la que no vamos a detenernos.

(11) Para las bulas papales, GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, Manuel: *Las bulas alejandrinas de 1943 referentes a las Indias*, Sevilla, 1944, y GARCÍA GALLO, Alfonso: *Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en África e Indias*, Madrid, 1958.

(12) El texto de esta bula y de las demás bulas papales puede consultarse en GUTIÉRREZ ESCUDERO, *América: descubrimiento...*, pp. 115-132.

preparaba el segundo viaje colombino (13). Del mismo nombre que su predecesora, fechada el 4 de mayo, concedía a los reyes españoles los territorios descubiertos ya o por descubrir siempre que estuviesen situados más allá de una línea imaginaria de polo a polo trazada a cien leguas de las islas Azores. Pero el arbitraje no fue suficiente para Portugal, que continuaba esgrimiendo sus aspiraciones, lo que hizo necesaria una tercera bula, la *Eximiae devotionis*, fechada el 3 de mayo de 1493 y copia de la primera bula, que aclaraba lo que se concedía a cada parte, extendiendo a Castilla los privilegios y demás gracias e inmunidades que se habían concedido a Portugal en documentos anteriores. Las bulas referidas se redactaban en abril, mayo y julio, pero se antedataban para que los portugueses no vieran en ellas que se cedía a las exigencias castellanas. Y todavía faltaba una, inesperada: la *Dudum siquidem* –conocida como de «la ampliación de la donación»–, de 25 de septiembre de 1493, contraria a los intereses de Juan II, pues permitía que los navíos de Castilla, navegando hacia poniente, descubrieran tierras que pertenecieran a la India asiática: el mundo se abría a la expansión castellana.

Pero el problema con Portugal en relación con las Indias Occidentales no se había resuelto. Las reclamaciones del rey luso eran constantes, y cuando los Reyes Católicos pretendieron que los pescadores castellanos faenaran más allá del cabo Bojador, el problema rebrotó con fuerza, acordando ambas partes celebrar una serie de reuniones en Tordesillas, donde llegaron a acuerdos sobre África y América.

El tratado de Tordesillas es clave en las relaciones luso-castellanas (14). Lo verdaderamente importante es una de sus estipulaciones, consistente en trazar una línea; todo lo descubierto por Portugal al este de esa línea sería de su pertenencia «para siempre jamás», y lo mismo ocurriría con lo descubierto por Castilla al oeste. En un plazo de diez meses se trazó la nueva demarcación, con la que, al tener como punto de partida Cabo Verde en vez de las Azores, Portugal conseguía la ruta africana a Oriente y parte de Sudamérica, mientras que a los castellanos no les quedaba más que la navegación hacia las Indias Occidentales y su conquista y colonización. Pero no se determinaba desde que isla de Cabo Verde debía hacerse la medición, y como de momento no interesaba la otra parte del mundo, la determinación de la línea en la zona de Filipinas generó un larguísimo pleito para establecer la propiedad de una y otra parte (15). Pero de momento terminaban las discusiones y los pleitos por los espacios descubiertos.

(13) La realidad americana acabó por imponerse en el pensamiento de Colón y eso supuso una evolución en sus ideas. GÁMIR SANDOVAL, Alfonso: «Posible evolución en el pensamiento geográfico colombino (1492-1506)», en *Congreso Internacional de História dos Descobrimentos*, Lisboa, 1961, pp. 3ss.

(14) Algunos fragmentos del tratado están recogidos en GUTIÉRREZ ESCUDERO, *América: descubrimiento...*, pp. 143-153.

(15) DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes: «Filipinas y el Tratado de Tordesillas», en *Primer coloquio Luso-español de Historia de Ultramar. II Jornadas americanistas de la Universidad de Valladolid*, Valladolid, 1973 (separata).

La otra cuestión importante era la asimilación de los nuevos territorios, y las dos coronas establecieron las instituciones para ello. La ya citada Casa da Inda portuguesa recibía toda la información de los descubrimientos que los navegantes iban haciendo, y con esos informes se iba confeccionando y ampliando un mapa, que era el que utilizaban los marinos en sus viajes: el *Padrão real*. La Casa da Inda mantenía el monopolio real en el comercio de pimienta, canela y clavo de olor, y cobraba un 30 por 100 de impuestos en el intercambio de otros productos. En 1506, un 65 por 100 de los ingresos de la Corona procedían de la actividad económica ultramarina. Hacia 1510, la corona portuguesa ingresaba ya un millón de cruzados al año por el comercio de las especias, y desde 1503 hasta 1535 los portugueses amenazaron el comercio veneciano de especias.

Por otra parte, el arcediano de Sevilla Juan Rodríguez de Fonseca, capellán de la reina y consejero de Castilla, fue nombrado administrador de «los asuntos de las Indias», pero su gestión desde la corte y la existencia del sistema que se recogió en las Capitulaciones de Santa Fe no iba a ser muy eficaz, dadas las facultades que les dieron a Colón y a sus descendientes. En pos de una mayor eficacia, se emitió la Real Cédula de 1495, que por un lado recortaba los privilegios colombinos, y por otro modificaba la política descubridora al establecer que desde ese momento las empresas que se organizaran las dirigirían y financiarían sus organizadores, y también se otorgaba a los particulares la explotación directa de las nuevas tierras bajo el control de la Corona, siguiendo el modelo portugués (16). El sistema, a fines del siglo XV, se aplicó mediante los «viajes de descubrimiento y rescate andaluces» (17), realizados por pequeños grupos que se desperdigaron por el Caribe y la costa suramericana al estilo del modelo africano-portugués; viajes que mejoraron el trazado de las cartas náuticas, impulsaron la emigración al nuevo continente y establecieron plantaciones de caña de azúcar, descubrimiento de minas y asentamientos de factorías, donde la presencia real se limitaba a unos oficiales reales y a la firma de unas capitulaciones con el responsable principal de cada expedición (18), que recibía amplias atribuciones militares, civiles y judiciales, reservándose el Estado solo la fiscalización de su conducta y los quintos y décimos correspondientes; una organización cuya implantación se ha atribuido a la lejanía de América respecto a Castilla (19).

(16) BERNAL, Antonio Miguel: *La financiación de la Carrera de Indias, 1492-1824. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, 1992.

(17) RAMOS PÉREZ, Demetrio: *Los viajes españoles de Descubrimiento y Rescate*, Valladolid, 1981.

(18) Véanse sobre el particular, entre otros, PÉREZ DE TUDELA, Juan: *La Armada de Indias y los orígenes de la política de colonización de América (1492-1505)*, Madrid, 1956, y MOYA PONS, Frank: *Después de Colón. Trabajo, sociedad y política en la economía del oro*, Madrid, 1987.

(19) BENASSAR, Bartolomé: *La América española y la América portuguesa, siglos XVI y XVII*, Madrid, 1980.

En mayo de 1498 se inicia el tercer viaje de Colón, al mando de una flota de seis barcos. Además de encontrarse con que los españoles de América se habían rebelado contra su autoridad, quizá el mayor descubrimiento de este viaje fuese la desembocadura del río Orinoco. Colón concluyó que estas nuevas tierras no eran otra cosa sino el Paraíso Terrenal descrito en la Biblia. Ante las noticias de rebeliones y abusos, los reyes enviarán desde España a poner orden a Francisco de Bobadilla, quien empezó por retirarle a Colón toda su autoridad en aquellas tierras y terminó por encarcelarlo a él y sus hermanos. De hecho, el viaje de vuelta a la Península en el año 1500 lo hizo Colón preso y encadenado.

La situación en América favoreció el establecimiento del nuevo sistema de organizar los viajes descubridores que hemos señalado, unos viajes que tuvieron una gran trascendencia geográfica, pues recorrieron la costa de América del Sur hasta más abajo de la desembocadura del Amazonas. De esas exploraciones se pueden destacar las siguientes: la de Alonso de Ojeda, que viajó acompañado de Américo Vespucio y Juan de la Cosa en 1498-1500; Alonso Niño y Cristóbal Guerra, lo hicieron en 1499-1500; los mismos años del periplo de Vicente Yáñez Pinzón y del de Diego de Lepe; por su parte Diego de Bastidas, lo hizo en 1500-1502.

En un primer momento, el sistema parecía muy rentable a la Corona, pues se aseguraba unos ingresos con una escasa inversión, pero pronto hubo que resolver el problema de garantizar la correcta llegada de las riquezas del Nuevo Mundo controlando las operaciones comerciales, los territorios y los habitantes, fuesen naturales o llegados de la metrópoli, para lo que era necesario crear una institución específica que reglamentara y dirigiese todas estas cuestiones.

El 20 de enero de 1503 los Reyes Católicos firmaban la real provisión que creaba la Casa de Contratación (20), ubicándola en Sevilla, donde desde tiempo atrás estaba el Almirantazgo de Castilla y su tribunal, y la ciudad contaba con una importante asociación mercantil, la Universidad de Mareantes; los reyes le concedían a Sevilla (21) el privilegio de puerto único para el tráfico

(20) Sobre esta institución, véase por ejemplo: GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias. Suma de Contratación y Océano de los negocios*, Sevilla, 1994; BERNARD, Gildas: «La Casa de Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos* XII, 1955; DANVILA COLLADO, M.: *Significación que tuvo la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias*, Madrid, 1892; IBARRA RODRÍGUEZ, Eduardo: «Los precedentes de la Casa de la Contratación de Sevilla», *Revista de Indias*, núms. 3, 4 y 5, 1941, 85-97, 5-54 y 5-38, respectivamente; PIERNAS HURTADO, Manuel: *La Casa de la Contratación*, Madrid, 1907; PUENTE Y OLEA, Manuel de la: *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*, Sevilla, 1900. Véase también MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: «La organización del Imperio. La fase inicial», en PÉREZ, Josef (coord.): *La época de los descubrimientos y las conquistas (1400-1570)*, Madrid, 1998, t. XVIII de la *Historia de España* de Menéndez Pidal, pp. 422ss.

(21) Sobre la ciudad andaluza, aparte de la monumental obra de los CHAUNU, Huguette y Pierre: (*Séville et l'Atlantique*, París, 1955-1960), pueden verse, entre otros, DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1946; CARANDE, Ramón: *Sevilla, fortaleza y merca-*

con América, medida que no fue bien recibida en otros lugares, pues solo beneficiaba a una ciudad, a la que había que llegar superando el peligro que suponía la barra de Sanlúcar y la distancia de la ciudad al mar (unas 20 leguas). Cádiz era la principal afectada por la decisión real, pues había sido el primer puerto centralizador del comercio al crearse en 1493 la Aduana, contaba con un buen puerto, una profunda bahía, un grupo mercantil considerable y una larga tradición marítima y comercial. Sevilla ofrecía la ventaja de ser un puerto interior, seguro, resguardado, un grupo numeroso de comerciantes extranjeros, personal cualificado e instituciones para tratos y navegación. Desde 1508, los puertos gaditano y sevillano eran los únicos que tenían autorización para el tráfico de mercancías y pasajeros hacia América, pero la vuelta se hacía obligatoriamente a Sevilla. Un juez visitador se encargaría del cumplimiento de la normativa, algo que luego asumiría el Consejo de Indias.

La sede de la Casa de Contratación en Sevilla fue el Alcázar Viejo, en la dependencia llamada «Cuerpo de los Almirantes». La nueva institución dependía de la Corona y ejercía unas funciones, no muy definidas, de aduana y oficina comercial «para todos los negocios tocantes a la Contratación con las Indias, las Canarias y posesiones españolas en África». Tres funcionarios se encargarían de que la institución cumpliera con los cometidos que se le asignaban; para eso se le encomendaban a cada uno de ellos funciones concretas. El factor, responsable de los negocios, estaba encargado del almacén de mercancías y de lo relacionado con el avío de flotas y armadas; el tesorero tenía bajo su responsabilidad lo relacionado con el dinero, metales y joyas procedentes de las Indias, incluidos los bienes de difuntos, y era, además, el custodio de las cajas reales y de los libros de la Hacienda regia. El contador llevaba la contabilidad con la obligación de reflejarla exacta y puntualmente en los libros registros. Los tres cargos los nombraba el rey, y desde la creación del Consejo de Indias en 1524, sería este órgano el que los designara.

Con la Casa da Inda portuguesa como referente, las funciones de la Casa de Contratación se fueron perfilando en las sucesivas Ordenanzas, las aprobadas en Monzón en 1510, completadas en 1511, que en gran parte eran recopilación de disposiciones anteriores y fijaban las tres funciones principales que tendría la institución: «Desde entonces (...) fue definitivamente (...) un departamento del gobierno, un Ministerio de Comercio, una escuela de navegación y una Aduana para el comercio colonial» (22).

do. La tierra, las gentes y la administración de la ciudad en el siglo XIV, Sevilla, 1982; LADERO QUESADA: Miguel Ángel: *Historia de Sevilla II. La ciudad medieval*, Sevilla, 1980; OTTE, Enrique: *Sevilla, plaza bancaria europea en el siglo XVI*, Madrid, 1978; PÉREZ EMBID, Florentino: *Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media*, Sevilla, 1968; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: «Sevilla, centro de la Carrera de Indias y de la náutica española en el siglo XVI», en *II Jornadas de Andalucía y América I*, Sevilla 1982; BERNAL, Antonio Miguel, y COLLANTES DE TERÁN, Alejandro: *El puerto de Sevilla. De puerto fluvial a centro portuario mundial, siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1988; MORALES PADRÓN, Francisco: *Sevilla y el Río*, Sevilla, 1980.

(22) HARING, Clarence Henry: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, 1979, p. 41.

Se discute todavía el valor de las aportaciones originales de los pueblos ibéricos a las ciencias positivas; pero hay una disciplina que a principios de la edad moderna hizo progresar el conocimiento del mundo: la geografía (23). Así, son los descubrimientos lusitanos los que fueron dando a conocer África entera, mientras los castellanos hacían lo propio con las tierras descubiertas al otro lado del Atlántico.

El descubrimiento de América implicó muy pronto el interés comercial por aquellas tierras con el consiguiente tráfico entre ellas y la Península, sobre todo desde los puertos andaluces y desde algunos del litoral septentrional. El incremento de los intercambios creó pronto la convicción de que era necesaria una regulación, tanto por lo que la Corona podría obtener como porque tendría que intervenir en los litigios surgidos entre particulares (24), administrar justicia e imponer el respeto a las leyes, además de atender los problemas que pudieran surgir con los portugueses, así que lo primero que hace es intervenir en el comercio y centralizarlo para mejorar sus condiciones y controlar sus actividades.

Desde que en el segundo viaje de Colón se iniciara en América la colonización española, esta había ido progresando y los nuevos asentamientos se convertían en la base de partida para nuevos viajes de exploración y nuevos establecimientos. En poco más de medio siglo se procedería a una sistemática conquista de América, en una gesta sin precedentes en la que se distinguen dos etapas:

- La primera: desde la llegada de Colón hasta 1509; se ocupan las islas Antillas y se entra en contacto con el continente;
- La segunda: hasta mediados del siglo XVI; se incorpora la mayor parte del continente, desde México a la Argentina, menos Brasil, adonde Cabral había llegado en 1500, tomando posesión del territorio que le asignaba la línea de demarcación establecida en el tratado de Tordesillas de 1494.

La primera etapa coincide con los viajes colombinos y las primeras expediciones de conquista y exploración. Colonizadas las Antillas, servirán de base para el salto a Tierra Firme. Así se configura la dinámica de la progresión y asentamiento en América: se forman unos núcleos desde donde se van haciendo los progresos.

La base fundamental de las conquistas se sitúa en La Española, desde donde salen expediciones: la de Ponce de León a Puerto Rico en 1508, quien desde aquí, años después en 1512-1513, continuaría recorriendo las costas de

(23) REY PASTOR, Julio: *La ciencia y la técnica en el descubrimiento de América*, Alicante, 2002, p. 46; COSTA, Manuel Fernandes: *As navegações atlânticas no século xv*, Lisboa, 1979.

(24) Litigios que irían en aumento constante. OTTE, Enrique: *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1996.

Florida; en 1515, Esquivel conquista Jamaica; Nicuesa y Ojeda, en 1509, comenzaron la colonización de Veragua (donde fundan Santa María de la Antigua del Darién, la primera ciudad en el continente, y Nueva Andalucía). En 1513, Núñez de Balboa descubre el Mar del Sur.

Desde La Española se coloniza Cuba, base a su vez de las expediciones que se dirigen al golfo de México (Yucatán, la Florida) y Cortés emprende la conquista de México, Hernando de Soto recorre la Florida (1539-1541) y Cabeza de Vaca (1528-1536) realiza una auténtica odisea por territorios de los actuales Estados Unidos.

México es otro importante centro emisor; además de las expediciones a Centroamérica de Alvarado y Cristóbal de Olid para enlazar con lo realizado en el istmo, Mendoza costea California (1540-1542) y Vázquez Coronado recorre Nuevo México.

Panamá cumple una función similar hacia el sur: es la base obligada para la conquista andina; Pizarro logra la conquista del Perú en 1531-1533. Perú se convierte en el núcleo fundamental para la conquista de América del Sur: unas expediciones hacia el norte conectan con Panamá, Quito y Colombia, llegando a Bogotá Quesada, Federmann y Belalcázar; hacia el sur, hacia Chile, se dirigen Almagro y Pedro de Valdivia; y hacia el este, por el Amazonas hasta salir al Atlántico, descienden Orellana (1541-1542) y Lope de Aguirre (1560-1561).

Logrado el asentamiento en el Caribe, la mayoría de las expediciones de conquista tienen su base en la propia América, pero algunas también tienen su origen de la Península. Estas últimas, preferentemente, se dirigen hacia la costa atlántica de América del Sur, caso de las expediciones de Pedrarias Dávila, que en 1514 costea el golfo de Darién, y de Díaz de Solís, que llega al Río de la Plata en 1515.

Pedro de Mendoza, desde España, inicia la colonización rioplatense, desde donde se alcanza Paraguay y Perú (1547).

Para entonces, los pueblos ibéricos ya habían «abrazado» el mundo gracias a la expedición de Magallanes y Elcano, culminando éste último la primera circunnavegación.

ORDENANDO UN MUNDO

UNA GENERACIÓN EN LA ENCRUCIJADA

Mariano CUESTA DOMINGO
Profesor Emérito
Universidad Complutense de Madrid

Nada más difícil de emprender ni más peligroso de conducir que tomar la iniciativa en la introducción de un nuevo orden (Maquiavelo).

La Era de los Descubrimientos trajo grandes novedades que se situaron sobre realidades o sobre viejas tradiciones, sucedió particularmente a lo largo de la generación que le es propia. Dio lugar a una proverbial e inevitable oposición entre caos y orden, a un intento de resolverlo todo procurando reordenar un mundo con pragmatismo pero con ideas que tendían hacia la utopía; era una aspiración imposible sobre un espacio inmenso dotado de «secretos maravillosos».

Esta visión sorprendida de Cárdenas, a la que puede añadirse una conclusión de Maquiavelo y otra sentencia de Cervantes, coincidió en una generación situada en la encrucijada que vino a transformar el Mundo conocido. Ya lo hemos subrayado en otro momento; fue una generación que lo empequeñeció merced a la intercomunicación que generó, pero, paradójicamente, lo engrandeció gracias al mestizaje y la difusión cultural que fue capaz de potenciar, porque gestó las bases para establecer (más allá de algún cálculo exacto de la Antigüedad) la real dimensión de la Tierra (1), para conocer a sus habitantes y sus modos de vida, también para alterarlos. Sus resultados fueron asombrosos y sus efectos han sido reiterados sin cesar.

Esta materia puede articularse en hitos cronológicos que enuncian actores dominantes en la toma de decisiones y en la preparación y sanción de disposiciones; parece pertinente señalar los años 1492, 1503, 1510, 1513, 1519, 1522 y 1529 por cuanto tienen un claro significado en la ordenación del mundo nuevo en la etapa asignada, por más que siempre podrían eliminar algunas

(1) CUESTA DOMINGO, M.: «Organizar los descubrimientos. Planificación y logística de los viajes de exploración». *Rev. Desperta Ferro*, Número especial XVIII: 34 y ss. Madrid, 2019.

fechas e incluso añadirse otras o simplemente enfatizar sobre tres: 1492, 1513 y 1519.

Fue un periodo en que el protagonismo de la organización estuvo marcado, en las bases de partida, por unos personajes especiales y por unas instituciones únicas; en primer lugar fueron los Reyes Católicos y Colón, a continuación los reyes y Fonseca, tras la muerte de la Reina, los reyes Juana y Felipe, los regentes, rey Fernando y el cardenal Cisneros, y, enseguida, el rey Carlos I; en cuanto a las instituciones, la Casa de Contratación y su papel como germen de otras importantes que fueron emergiendo de inmediato.

En las regiones indianas, la ordenación (2) era la establecida por la Corte y por actores característicos tales como Cristóbal Colón (con sus flamantes cargos), los otros descubridores, los gobernadores (destacando a Nicolás de Ovando y Diego Colón) así como los que fueran primeros en el cargo sobre Tierra firme, el protagonismo controvertido de Pedrarias Dávila y la acción de grupos especiales sobre el terreno, a los que vino a sumarse la actuación de todos los servidores del trono y del altar, que gustaba decir Guillermo Céspedes.

La participaron fue, prioritariamente, en un número aparentemente escaso y bien conocido; fueron quienes, genéricamente, han sido denominados descubridores, exploradores y conquistadores, que evidenciaron unas características variadas entre las que se perciben las de ubicuidad y prudencia, temeridad y riesgo, arrojo y audacia, decepción, valor, legalidad, dureza e incluso crueldad. Todos ellos fueron agentes colonizadores; era la avanzada de la expansión europea, de una Europa áurea que tenía tantas sombras que contribuyó a hacer de la picaresca todo un *género* que ilustra bien sobre la sociedad de su tiempo.

La cuestión, establecida en términos geográficos, parece prodigiosa por los procesos generados que fueron complicados, complejos, embarazosos, con medios costosos, usando técnicas modernas y realizados por hombres emprendedores y otros más que fueron imprescindibles más que necesarios. Todo exigió estrategias, logísticas y tácticas tan heterogéneas como eran los actores de aquende y allende los mares y como lo era el escenario inmenso y magnífico, por ello tuvo mucho de épico y dramático. En consecuencia, se está hablando de un tiempo corto, de una inmensidad geográfica, de una complejidad temática, de una diversidad humana, de un mundo cultural abigarrado, de un embrollo internacional, de una maraña organizativa y, también, transcurridos muchos años, de un tema historiográfico rentable.

Todo un mundo nuevo, de historia nueva; habrá que convenir con Cárdenas (3) en que lo era y, no obstante, tan moderno que siempre se apreciarán ausencias en la historiografía, sobrarán datos que no oculten verdad y podrán

(2) Estudiada por M. del Vas Mingo, R. Serrera, F. Morales Padrón, D. Ramos y otros desde la Historia de los Descubrimientos; también por A. García Gallo y otros más desde la Historia del Derecho.

(3) CÁRDENAS, Juan de: *Problemas y secretos maravillosos de las Indias*. México, 1591.

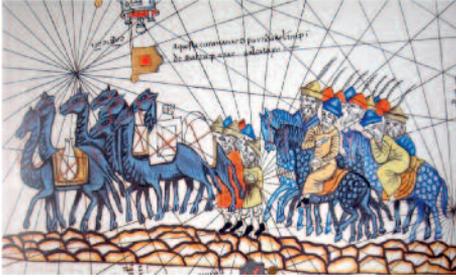
añadirse otros sin decir falsedad, por más que desde aquel escritor sevillano-mexicano hasta la actualidad se hayan dicho tantas cosas como ya narraron en su tiempo los protagonistas (relatos y memoriales) y sus coetáneos (crónicas e historias) y tantas han escrito los historiadores a lo largo de los siglos siguientes hasta 2020 y posteriormente se proseguirá.

Los extremos del mundo

Inicialmente se pretendía establecer contacto entre los dos extremos del Mundo (del Viejo); un espacio minuciosamente conocido en el Oeste y mal conocido o absolutamente ignorado en el Este. De tal modo se dio inicio a un conocimiento de la mar océano, de océanos y mares, y de continentes; se trazaron nuevas rutas, se procedió a un contacto con territorios levemente conocidos o absolutamente ignorados, a una nueva puesta en valor de grandes espacios, a una intercomunicación universal, a una transculturación y, obviamente, se produjo un impacto sobre el medio y el hombre, sobre los protagonistas que, generalmente, suelen ser tildados de pasivos y también sobre los otros que concurren, y parece que fueron los más activos.

Fue una empresa formidable que necesitó de una institución dedicada en exclusiva a tales actividades y funcionó a los pocos años de iniciarse, tras una década portentosa; los objetivos pretendidos fueron de carácter proselitista (expandir lo mejor de la propia cultura que se articula en su lengua, religión y derecho) y de interés lucrativo que daría lugar a una verdadera táctica comercial universal, como era el comerciar con productos deslumbrantes o maravillosos de rentabilidad grande en el mercado consumidor y hacerlo en forma de monopolio, por rutas exclusivas, con barcos propios y dominando los puertos necesarios; he ahí el motor que movilizó a la Europa atlántica de su tiempo, a los primeros que arribaron y a quienes pretendieron usufructuar aquellas riquezas que, pronto, se mostraron sustanciosas. Se evidenció que la capacidad náutica dotaba a un pueblo de potencia cultural y viceversa, generalmente.

Fue un proceso que transcurrió con cierta celeridad (descubrimientos y exploraciones) con efectos de larga duración (colonización y reordenación), que llevó a la construcción del imperio más importante de la Edad Moderna, con resultados valorados de muy diversas maneras conforme a la época y a la mentalidad del observador; un imperio que se transformó en objetivo a derribar por competidores no más generosos ni menos conservadores. De tal modo que, merced a la autocritica que no tuvieron empacho en ejercer protagonistas hispánicos, fue más fácil de ejercer la crítica interesada por los súbditos de las coronas inglesa, francesa y otros. Algo que prosigue y sigue siendo base de toda una tendencia historiográfica que es utilizada por otra antagónica y que puede transformarse en arma para calificar o desautorizar a quienes simplemente osen participar en ella. Sin duda, las consecuencias fueron múltiples y el debate sobre algunos hechos sigue abierto.



Una caravana y una nao evidencian su importancia relativa en el transporte

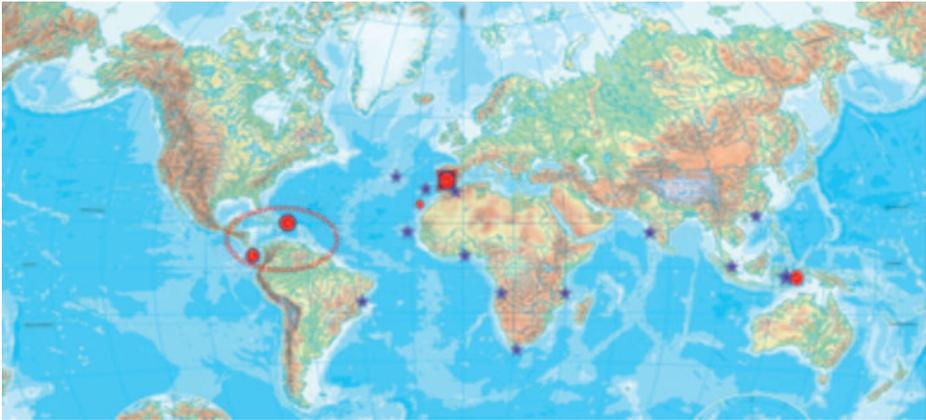
El protagonismo activo en la *Era de los grandes descubrimientos* fue propiciado merced al desarrollo de unos pueblos, a las relaciones internacionales que establecieron, así como a la evolución y perfeccionamiento de sus técnicas mercantiles, náuticas y guerreras. A todo ello es preciso añadir la solidez de armas definitivas para una acción colonizadora: el idioma y el modo de vida europeo occidental (su escala de valores). Por añadidura, la inmunidad ante las enfermedades que portaban y que resultaron catastróficas para las sociedades de acogida fue a sumarse con la actitud de aquellos pueblos, con sus característicos vacíos, ausencias y carencias que los ajenos le han atribuido con cierta justificación.

Fue una posición de privilegio que se plasmó en la aventura de la expansión europea que fue desarrollada a través del mar (4), en sus primeras fases. Era una cuestión de capacidad, facilidad, comodidad, dominio, celeridad, orden, garantía y alcance en las comunicaciones y transportes que contrastaban con las tradicionales rutas caravaneras. En ellos era decisiva la velocidad, seguridad, bajo coste y planificación para que el pueblo protagonista agente alcanzara sus objetivos, para que sus hombres estuvieran abastecidos y pertrechados, para que los productos llegaran a los mercados, para que sus arcas pudieran llenarse, para que, con los beneficios, pudieran financiar pago de deudas y sufragar otros proyectos mercantiles, culturales o guerreros en territorios que podrían ser diferentes y aun distantes.

«Hablad de portugueses y castellanos, porque españoles somos todos»

Fue un conjunto de circunstancias cronológicas, políticas, económicas y náuticas que confluyeron para que la culminación del proceso descubridor fuera llevada a término por una acción exploradora, geográfica, a gran distancia, de manifiestos efectos antropológicos que se tradujeron en una sociedad abigarrada característica haciéndola poliétnica y plurilingüística; unas sociedades multiculturales que ostentaban un factor común determinante, Europa y,

(4) CUESTA, M.: *“Tierra nueva e cielo nuevo, navegación, geografía y mundo nuevo”*. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*: 1992, 14.



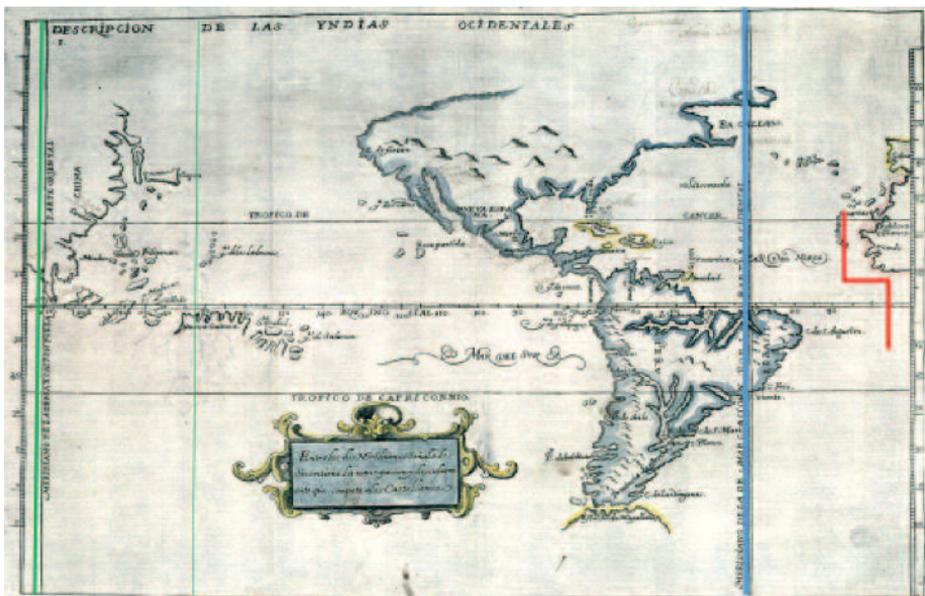
Durante el siglo xv, las expansiones portuguesa y castellana siguieron un ritmo propio: los portugueses avanzaban con tenacidad por el Atlántico inmediato (Ceuta, Madeira, Azores, cabo Bojador...); los castellanos, oficialmente, se aferraban a Canarias. El tratado de Alcáçobas ratificaba esas tendencias, que Portugal prosiguió por la Guinea histórica, La Mina, sobrepasando el Congo y alcanzando el Sur de África, mientras Castilla seguía asida a Canarias

sobre todo, los pueblos al SO. Portugal primero y Castilla de inmediato («Hablad de portugueses y castellanos, porque españoles somos todos» decía Camões) se lanzaron a la mar hasta conseguir que el Extremo Oriente, definido en la *Especiería*, fuera el lejano objetivo de este proceso.

El primer momento puede establecerse en 1492, aunque sería más oportuno hacerlo en 1493, con unos precedentes que deben remontarse, al menos, un siglo atrás. Sin embargo habrá que circunscribirse a un periodo más próximo; el que lleva desde la posibilidad de proyectar la comunicación entre ambos extremos del mundo –Viejo– pero que permitió salir de él, *plus ultra*, merced a la realidad empírica acreditada mediante una circunnavegación. Un lapso en que tuvieron su orto y ocaso tantos protagonistas foráneos conocidos y tantos nativos anónimos.

Como se ha enunciado, las vicisitudes históricas dieron el protagonismo de la expansión marítima europea a la península Ibérica, *lato sensu*. Súbditos de las dos coronas peninsulares más importantes y otros pueblos costeros de reinos próximos utilizaron el mar como medio de vida, en todas sus variantes (desde la pesca a la piratería); fueron formándose hombres duros y resistentes, hábiles tripulantes, luchadores, negociantes, solidarios entre ellos, agresivos y hasta crueles si lo exigía la ocasión. Algunos de ellos, capaces de desarrollar una ciencia que evolucionó a técnica basándose en la experiencia propia o en los centros de información geográfica que ambas coronas fueron creando y donde, además, recogieron la sabiduría antigua al respecto (5). La

(5) CUESTA, M.: *Inéditos de Náutica, Com os olhos no céu e os pés na Terra*. Academia de Marinha. Lisboa, 2010.



Interpretación de Antonio de Herrera de los tratados castellano-portugueses en la etapa de referencia: Alcákovas, Tordesillas, conflicto resuelto en Zaragoza

náutica y la cartografía, por ejemplo, emprendieron su tránsito hacia la modernidad.

El espacio de ensayo y error, de tanteo y aprendizaje en el Océano se había producido en el Atlántico próximo con un límite lineal insular inmediato; un entorno que oficiaba de taller o laboratorio de prácticas en que adquirieron una capacidad técnica que les otorgó una potencia cultural notable. Fue una región en que Portugal afianzó sus mejores posiciones reconociendo la costa, descubriendo islas, sobrepasando uno de los límites, el cabo Bojador que había gozado de cierta leyenda que ocultaba su anterior falta de autonomía náutica, y llegó a alcanzar territorios de proverbiales riquezas (la Guinea histórica) y progresando en superiores latitudes meridionales, situados padrones y alcanzando la punta sur de África en tanto que las posiciones de Castilla quedaban fijadas en las islas Canarias; otras gentes también se movían por las mismas áreas pero con insuficiente respaldo de sus reyes hasta que, en un momento político oportuno, sus hechos sirvieron para resolver la cuestión de la exclusividad. Ese acontecimiento tuvo lugar como consecuencia de la Guerra de Sucesión al trono de Castilla; cuando Portugal y Aragón compitieron por obtener la influencia sobre aquel reino.

Fue entonces cuando la reina Isabel, utilizó el nombre de Guinea para presionar a la corona lusa; lo expresó de forma categórica: «que es de nues-

tra conquista». Portugal optó por no poner en riesgo su presencia en aquella rica región (la de la malaguetta, el oro, el marfil, los esclavos y otros productos) y dejó de apoyar a la “Excelente Señora” (Juana la Beltraneja) en sus pretensiones al trono; prefirió afianzar los *cien pájaros que tenía en mano* y dejar *el otro volando* (Canarias) para Castilla. Fueron los acuerdos de Alcáçovas (1479) (6) y Afonso V de Portugal se preocupó en hacer contundentemente efectiva aquella exclusividad «de Canarias para abajo contra [a la vista de] Guinea»; y supieron explotar el éxito mediante la creación de *casas* (7) que iban señalando las regiones y beneficios logrados.



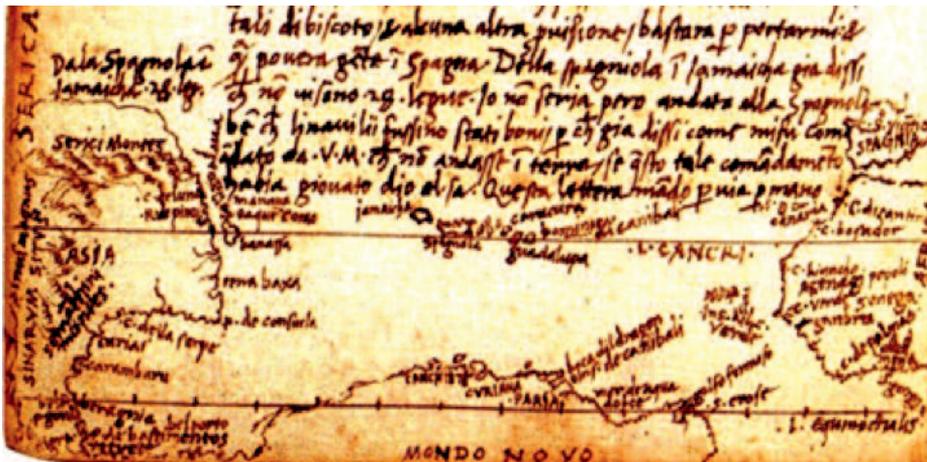
Nuevo Mundo según un descubridor cartógrafo, La Cosa (1500)

Castilla, por su parte, obtenía el reconocimiento sobre las islas Canarias y la posibilidad de navegar más allá, hacia el Oeste. Una derrota que Portugal no quería experimentar para no diversificar sus nada sobrantes energías, pero tampoco deseaba que un reino competidor se lo pusiera en peligro. Castilla ensayó esa opción contra el parecer de competentes técnicos, desoyendo sus razonables informes que lo desaconsejaban, decidiéndolo contra toda lógica y, contra todo pronóstico, teniendo éxito. Esta fase del proceso comenzó el 17 de abril de 1492; en las «Capitulaciones de Santa Fe» se señalaban dirección, objetivos y prebendas para su promotor, Cristóbal Colón. Era el último principio de la organización de las Indias; su gestión quedaba en manos de la Corona y el Descubridor.

Por su parte, la India, el Cathay, el Zipango, el SE asiático insular gozaban de tal sonoridad que evocaban numerosas mercancías nombradas genéricamente como especias (especies aromáticas, estimulantes, conservantes, salutíferas...), y otros productos ornamentales, suntuosos, delicados (lacas, sedas...). Todos ellos eran muy apetecidos en las cortes reales occidentales, constituyeron un aliciente para su imitación por la aristocracia y también de emulación para ricos burgueses. Su compra, transporte y comercialización era muy codiciada, pero he aquí

(6) CUESTA, M: «Potestas et auctoritas. El Papado ante la expansión ibérica. 1455-1506». *Poder espiritual/poder temporal. As relações Igreja-Estado no tempo da Monarquia (1179-1909)*: 469-502. Academia Portuguesa da História. Lisboa, 2009.

(7) Fueron las Casas (*de Ceuta, Arguim, da Guiné, da Guiné e Mina, da Índia e Guiné* en 1499 y, desde 1503 la *Casa da Índia*) con sus correspondientes normativas (*Regimientos*).



Algunas ideas expuestas entonces mostraban dudas importantes, como la unión de Asia y el Nuevo Mundo en el esquema ilustrador de un texto.

que se interponía una *barrera* a los barcos castellanos. Era el objetivo inicial de la expansión y he aquí que Castilla topó con un formidable *obstáculo*. Lograr un *paso* hacia el objetivo fue objeto de numerosas expediciones de descubrimiento; el gran logro fue la manifestación de que lo tenido por impedimento, sin dejar de serlo, tenía una aparente estructura plástica que permitía tallar su figura con las proas de las naves y trasladar la imagen a los mapas, especialmente, los anteriores a la expedición de Magallanes (8); se demostró que aquel estorbo era más importante que el objetivo inicial. Era *todo un mundo, nuevo, de historia nueva*; eran las denominadas Indias por reflejo de la región anteriormente anhelada o para oficiar de efecto llamada, como se dice en el siglo XXI.

Desvelando y ordenando las Indias

Un mundo mayormente nuevo y tan moderno para protagonistas, escritores, cronistas, historiadores, que no puede evitarse ofrecer tantas ausencias por la abundancia de observaciones, demasiados datos porque la prolijidad conduce a la fragosidad y confusión, y la posibilidad de aportar novedades pues su exuberancia documental es portentosa. No en balde fue mostrándose como lo que es, un escenario inmenso y diverso con población numerosa y heterogénea, organizado de forma sencilla o estructurada que, mezclada con la arribada de Europa, dio lugar a un laberinto social, político, organizativo de considerables dimensiones.

(8) VV.AA: *Desvelando horizontes*. 3 vol. Fundación Museo Naval, III. Madrid, 2019.

La cuestión se planteaba en la reordenación del aquel Mundo Nuevo o Indias. Inicialmente el tema era simple, pero ni escaso ni exento de peligro. En un principio se trataba de organizar una expedición de dos carabelas y una nao con un centenar de tripulantes bajo el mando de Colón, con un presupuesto calculado que se demostró suficiente para el logro obtenido; la aportación geográfica del navegante fue el hallazgo de la isla que simboliza el descubrimiento de América, la visión de otros puntos y, sobre todo, el trazado de la derrota de retorno; pero, esencialmente, amplió horizontes geográficos empujando el *finis terrae* situado en las islas atlánticas inmediatas (Azores, Madeira, Canarias, Cabo Verde), hasta longitudes alejadas. Siguiendo poco más o menos su derrota se produjo una serie de expediciones de descubrimiento que, buscando un paso, perfilaron la verdadera importancia de aquel Nuevo Mundo con respecto a la anhelada Especiería. Eran dos mundos (Viejo y Nuevo) que entraban en contacto y cada uno tenía su propio sistema de organización y de valores.

Para levar anclas era preciso disponer de medios humanos, materiales y económicos habituales e imprescindibles, aunque las aguas a cruzar fueran nuevas, ignoradas las tierras a alcanzar y desconocidos los pobladores por conocer. En la base de partida la organización era compleja y la autoridad real delegó atribuciones en un personaje de confianza que preparara y fiscalizara todo lo relacionado con el Nuevo Mundo.

En los territorios de llegada, antes de 1519, aquellos pobladores estaban distribuidos en tribus y cacicazgos que simplificaban citando *taínos*, considerados indios de razón, o *caribes*, indios de guerra, y otros grupos más antes de que aparecieran ante los ojos europeos pueblos de cultura y organización más compleja. Inicialmente tuvieron un protagonismo pasivo y su colaboración, voluntaria o forzada, fue imprescindible para la supervivencia de los que iban arribando. Su organización, a tal efecto, fue disyuntiva, de cooperación o de resistencia; las opciones tuvieron sus efectos.

En la Península, la organización comenzó con las denominadas *Capitulaciones de Santa Fe* (17, abril, 1492) que recogen lo que el *descubridor* en cierne había «suplicado» de forma tan humilde como ambiciosa y la reina Isabel otorgó sin convicción, sin que ninguna de ambas partes supieran sobre qué estaban acordando; por otra parte nada es más fácil que autorizar cuando una tenía suficiente poder para no cumplir (los largos procesos que se sucedieron posteriormente son buena muestra de ello). Así pues, Colón recibía, además de interesantes prebendas económicas, unos nombramientos importantes:

Primero el de *Almirante en todas aquellas islas y tierras firmes que por su mano o industria se descubrieran o ganaran en las dichas mares oceánicas para durante su vida y después de él muerto a sus herederos e sucesores de uno en otro perpetuamente con todas aquellas preeminencias e prerrogativas pertenecientes al tal oficio como lo tenía el Almirante Mayor de Castilla*. Un Almirantazgo con los derechos y privilegios de *Alfonso Enríquez, Almirante Mayor de Castilla*, incluidos la jurisdicción civil y criminal, organización y dirección de armadas y flotas en el área de su autoridad, con carácter vitalicio



Isla del Descubrimiento y derrota de tornaviaje. “Sábado 13 de octubre: Esta isla es bien grande y muy llana y de árboles muy verdes y muchas aguas y una laguna en medio muy grande, sin ninguna montaña, y toda ella verde, que es placer de mirarla”

y hereditario. Derecho a percibir un décimo de todas las riquezas o mercaderías obtenidas dentro de la jurisdicción de su almirantazgo; capacidad para intervenir en los pleitos sobre comercio en el mismo territorio; posibilidad para invertir hasta un octavo del armazón de los navíos percibiendo, en correspondencia, un octavo de los beneficios.

Asimismo, recibía los cargos de *Virrey y Gobernador general de todas las dichas tierras firmes e islas que como dicho es él descubriere o gana-*

re en las dichas mares, además de la facultad de proponer ternas para elegir a los mejores para *el regimiento de cada una y cualquiera de ellas* [las dichas tierras firmes e islas], con facultad para presentar al Rey las mencionadas ternas *para cada oficio* para que así serán mejor regidas las tierras halladas y ganadas. Debe constatarse que tanta generosidad en las promesas indicaba el desconocimiento de la envergadura de lo que se prometía; funcionarios leales a la Corona se encargaron de recortar tantas concesiones aunque fuera después de largos y documentados pleitos.

Esta primera ordenación del futurible estaba en función del éxito, de lograr los objetivos previstos: descubrimiento e incorporación de tierras, hallazgo de oro, plata, especias y perlas. Sin embargo, los Reyes Católicos y los que les sucedieron en el ordenamiento indiano (Fernando, Juana y Felipe, Carlos I) tenían más quehaceres que los urgían perentoriamente; la problemática fue complicándose y se vieron obligados a organizar aquellos territorios con instituciones colegiadas, desde la Península, y con autoridades delegadas, sobre el terreno. Son bien conocidos los ensayos y errores, los éxitos y los fracasos, el crédito y sus secuelas. Organizar tantas naves y numerosos hombres, cargos y oficios de a bordo, los repuestos y vituallas, impedimenta diversa e implementos para el inicio de una acción colonizadora, por primeriza que fuera, superaba ampliamente las actividades propias de un Cristóbal Colón que, además, daría lugar a un serio conflicto de intereses.

Lo cierto es que el hallazgo de la derrota de tornaviaje había sido sustancial; en principio ganó muy pocas tierras, aunque las concesiones otorgadas seguían vigentes y los cargos nombrados comenzaban a ser efectivos. Por otra parte, una vez logrado un descubrimiento de aquellas características y en aquel tiempo, la repercusión internacional y diplomática fue la ineludible, la que propició las bulas alejandrinas y condujo al tratado de Tordesillas. Económicamente la empresa fue frustrante, y, sin embargo, se preparó la segunda expedición colombina con celeridad, otra cosa es que fuera una de las más perturbadoras de la región por el exceso de personal y el impacto producido

sobre el medio (las otras, en esta misma época, fueron la de Nicolás de Ovando y la de Pedrarias Dávila) (9).

La organización en las Indias desde la Corte

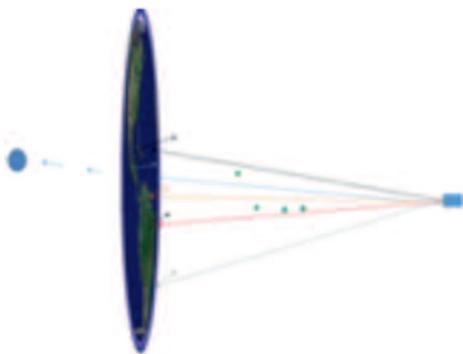
Con prontitud, la organización fue delegada de forma efectiva por los reyes en un hombre de su confianza, Juan Rodríguez Fonseca (mayo, 1493) como reflejaron los cronistas (Las Casas y Herrera, por ejemplo). Fonseca (1451-1524) era un político más que eclesiástico que disfrutó de la confianza real; fue el primer responsable de la organización de toda la actividad de la metrópoli con respecto a las Indias y permaneció siendo consejero para estos asuntos hasta, literalmente, la creación del Consejo de Indias. Su participación en la Guerra de Sucesión a favor de Isabel le proporcionó la oportunidad para relacionarse con Hernando de Talavera, el confesor de la reina, y con la Corte (10); es lo que le condujo a desarrollar, su actividad más destacada; con la ayuda de unos funcionarios de total confianza, indagaban en los barcos y, también, ayudaba a controlar el almacén de Sevilla donde se recogían las mercaderías y bastimentos, y donde se procuró la ordenación de los asuntos de las Indias a partir del regreso de Colón de su viaje descubridor (1493).

Fonseca fue habilitado por la Corona y su influencia fue decisiva a nivel personal y corporativo y demostró su capacidad organizativa como afirmarían condenatoriamente Bartolomé de las Casas. Fonseca en una etapa inicial (1403-1503) pudo ayudarse de la colaboración de Juan Lope de Conchillos y, cuando falleció la reina, los Reyes Católicos ya habían creado la Casa de la Contratación (1503), la primera institución importante destinada al buen gobierno del Nuevo Mundo desde el Viejo. A partir de entonces, como se ha mencionado, Fonseca se ocupó de la compleja preparación del segundo viaje de Colón (11) que realizó con celeridad, en cuatro meses, a pesar de las dificultades que entrañaba tamaña expedición (cada flota era un mundo) que llegó a tener un carácter descubridor y, por vez primera, explorador y colonizador.

(9) CUESTA, M.: «Tres armadas desestabilizadas y una cuestión de honor», en *Homenaje al prof. A. D. Farinha*. Lisboa, 2013.

(10) Fonseca realizó actividades diplomáticas con referencia a los matrimonios de los hijos de los RRCC y, además, obtuvo nombramientos religiosos apreciables que le llegaron con una cadencia de un lustro (obispo de Badajoz en 1494), de Córdoba, de Palencia, arzobispo de Rossano —en el reino napolitano— y obispo de Burgos; en aquellas sedes se le recordó como espléndido mecenas de las artes. Ha sido objeto de varios estudios de SAGARRA GAMAZO, A.: «Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Palencia», *II Congreso de Historia de Palencia*, IV: 489-500. Palencia, 1990; «El protagonismo de Juan Rodríguez de Fonseca, gestor indiano, en la diplomacia y política castellana desde su sede episcopal de Burgos». *Boletín de la Institución Fernán González*. 1995/2, Año 74, n. 211, p. 273-317; y, de la misma autora: *Juan Rodríguez Fonseca: su imagen y su obra*. Universidad. Valladolid, 2005.

(11) LEÓN GUERRERO, M.: *El segundo viaje colombino*. Tesis de doctorado. Universidad de Valladolid, 2000.



El objetivo lejano y el obstáculo que perfilando figura e importancia como consecuencia de la serie de expediciones a la «búsqueda del paso»

La ambición de Colón era grande y la lealtad de Fonseca por los Reyes no era menor. El religioso procuró velar por los intereses de la Corona por encima de los excesivos derechos otorgados al descubridor un año antes; más tarde se actuó del mismo modo sobre los provechos de Diego Colón, Bartolomé de las Casas o Hernán Cortés. Fonseca rompió esa presumible dualidad de Reyes y Colón y dio lugar al comienzo de una rivalidad personal que llegó hasta la muerte del Almirante y no disminuyó con sus herederos, como se puso de manifiesto en la lenta preparación del tercer viaje de don Cristóbal, con la ruptura del monopolio colombino y

mediante la apertura de las Indias a otros a través del mencionado sistema de Capitulaciones.

Dieron lugar a una serie de expediciones (12) de descubrimiento que siguieron la derrota colombina y que efectuaron un reconocimiento táctil de la fachada atlántica del Nuevo Mundo, la creación de la Casa de la Contratación así como las reuniones especiales sobre Indias en Toro para actualizar la legislación castellana antigua con el fin de aplicarla al buen tratamiento de los indios. La reacción de la Corona al sermón de Antonio Montesinos planteó una situación compleja y la respuesta del rey Fernando fue la convocatoria de una junta de teólogos y juristas, en Burgos, que constituyó una piedra angular en el ordenamiento indiano.

Los indios deberían ser considerados hombres libres a quienes los Reyes se habían comprometido a evangelizar (13); era una época convulsa en que Bartolomé de las Casas era encomendero y defensor de aquella institución hasta que, al final de esta etapa, se produjo su transformación en defensor de los indios. Como tales súbditos, los indios tenían obligación de trabajar con condiciones tales como el cobro en especie, protección a embarazadas y lactantes, prohibición de que lo hicieran los menores, sobre el cacicazgo y justificación de la guerra ante la resistencia india; también fue redactado y leído el

(12) LADERO QUESADA, M.Á.: «La política marítima de los Reyes Católicos y de Carlos I. La situación geopolítica en 1519». *Revista General de Marina*, nº 277. Madrid, 2019.

(13) Que luego estudiarían los reformadores cisnerianos, la creación de las primera gobernaciones en el Darién y en Castilla del Oro, la sucesión de acontecimientos notables incluida la actuación de los jerónimos y lo que condujo a la creación del Consejo de Indias, a las ordenanzas de Granada y toda una amplia, cambiante y bienintencionada normativa que surgía de reuniones de expertos, juntas, que discutían sobre el tema y llegaban a decisiones de interés y, las que aquí interesan formaron parte de la Casa de la Contratación.

controvertido *Requerimiento*, entre otras normas. Fue el comienzo de un gran debate al que las *Leyes Nuevas* (1542) pondrían fin, en esta etapa, cuando las grandes conquistas habían llegado a su término.

También en Burgos (1508) la junta reunió a Vesputio con Pinzón, Solís y Juan de la Cosa; Américo fue nombrado Piloto Mayor en la Casa (14) con la obligación de examinar y autorizar a los pilotos que fueran a hacer la carrera de las Indias y censurar las cartas, elaborar el mapa patrón (*Padrón Real*) e instrumentos náuticos. Era el primer cargo de una serie que perteneciendo a la Casa tenían preparación y competencia en materia náutica y cartográfica; el primer titular fue Américo Vesputio (15) (otros fueron Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto, Alonso de Chaves...) y posteriormente surgieron nuevos cargos científico-técnicos, geográficos y náuticos.

Las citadas capitulaciones (la de Vicente Yáñez Pinzón es la primera conocida) (16) fueron especialmente importantes en las actividades de los descubrimientos, viendo incrementarse su perspectiva al ritmo de los intereses que fueron ampliando la esfera de las actividades en Indias; sus prescripciones iban desgranándose a lo largo del texto: «Nos Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Badajoz, ... damos licencia a vos Vicente Yáñez Pinzón [en este caso] ... para que podáis ir por el mar océano a descubrir islas y tierra firme a la parte de las Indias o por cualquier parte»; no podáis traer [palo] Brasil, “que hayáis de armar a vuestra costa ... y os daremos todo favor y ayuda que menester fuera”; a cambio, se les hacía “merced” de lo que hallaren y pudieran disponer de ello libremente aunque fuera “oro o plata o plomo o cobre o estaño o cualquier metal de cualquier calidad ... y joyas, piedras así como carbuncos, diamantes, rubís y esmeraldas ... y piedras preciosas, perlas, aljófar”, así como de los que son tenidos en España como esclavos y asimismo, “monstruos y animales y aves ... serpientes y pescados ... especiería y droguería”. Todo con exenciones fiscales; ni alcabalas ni almojarifazgo.

En otros documentos del mismo tenor fueron precisándose en la designación de objetivos, en la señalación de límites a las acciones a efectuar, a las exigencias a cumplir, del reparto de beneficios y a la normativa a la que ajustarse (la de Pizarro fue capitulación es característica). No obstante, el escaso conocimiento del Nuevo Mundo durante la primera década hizo que las concesiones fueran vagas, imprecisas; se conocía el lugar de partida, de las armadas, se orienta la derrota a seguir, se recordaban las prohibiciones que deben ser tenidas en cuenta conforme a los acuerdos con Portugal y a los

(14) Fueron creándose otros oficios que sobrepasan las fechas que aquí interesan (*Letrado*, en 1511, *Cosmógrafo de hacer cartas y fabricar instrumentos para la navegación* en 1523 y, posteriormente más, *Catedrático del Arte de la Navegación y Cosmografía; Piloto mayor arqueador y medidor de naos y Piloto mayor y Catedrático de artillería, fortificaciones y escuadrones*).

(15) CUESTA, M.: «Un triunfo no buscado. Américo Vesputio quinientos años después» *Rev. de Historia Naval*. 123:39-54. Madrid, 2013.

(16) RAMOS, D.: *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento*. Universidad de Valladolid, 1989.

derechos de Colón, lógicamente, también se incluyen los alicientes que se ofrecían, pero no se precisan un lugar exacto ni los límites exactos del área de destino.

Pero aquellos y todos los protagonistas debían seguir unas *Instrucciones* que complementaban a las capitulaciones, que muestran el pensamiento de los organizadores, acerca de la navegación, actividad rescatadora (con especial mención al oro), modelos para la colonización y para el nombramiento de autoridades, cuestiones prohibidas, como el juego y la blasfemia entre otras varias; también ordenaciones específicas para algunos casos, como la lectura en lengua indígena del Requerimiento, no se excedan en el boato, no pasen letrados, ni embarquen quienes estén endeudados (que sean personas conocidas y fiables) y, de forma perentoria realizar ceremonias de toma de posesión asentadas por el escribano y signadas por los testigos y, siempre, informar sobre el medio y sus pobladores. En todo caso era la plasmación de la política oficial del reino, que la Corona expedía a los protagonistas (a Colón, a Pedrarias, a Solís, a Magallanes) o por una autoridad (del gobernador Velázquez a Hernán Cortés). Sin embargo, hablando de la organización del Nuevo Mundo, es forzoso y es llegado el momento de hacer énfasis en la *Casa*.

En sus inicios, la *contratación*, que justifica su título, fue mínima por lo que respecta a los productos ultramarinos arribados no así en lo referente al envío, fue mucho más interesante desde el punto de vista de los bienes y provisiones que salían desde la baja Andalucía. En principio, las tareas prioritarias de la nueva institución fueron de índole fiscal, de centralización y de supervisión en un solo lugar, crear un monopolio. También es cierto que las Indias en las tres primeras décadas no ofrecieron grandes beneficios. Ciertamente, conforme transcurrían los años fue ampliándose y afianzándose la presencia hispánica y, algunos lustros más tarde la exploración continental dio lugar a mayor riqueza en los negocios, también a una superior complejidad en la sociedad, en la política y en la ordenación de una y otra, lo que devino en todo un *corpus legislativo indiano* prolífico, cambiante y bienintencionado con todas sus limitaciones y deficiencias lógicas.

La Casa de Contratación hasta el retorno de Elcano

La fundación de la Casa estuvo marcada, en sus primeros años, por una actividad incipiente. Como todos los comienzos (17), la institución presenta algún titubeo o duda, que suele ser la de su ideólogo; es explicable por su carácter incipiente por cierta indefinición en que, sin mencionar casi nada quedaba abarcado casi todo bajo las indicaciones de recogerse y almacenarse mercancías y abastecimientos, aparejos y demás provisiones preci-

(17) «Ordenanzas de la Casa de la Contratación», Alcalá de Henares. 1503, enero, 20 (los números entre paréntesis hacen referencia a la ordenanza correspondiente).

sas para la «contratación de las Indias e islas», con el fin de enviar lo que interese, para recibir lo que de allá venga, para vender lo conveniente y para contratar lo necesario, en una palabra, para fijar el objeto de su función (18).

Así pues, su propia definición, como corresponde, está en las primeras ordenanzas; es lo más elemental, aunque no sea siempre lo más claro. La designación y carácter de la sede y su cometido, «se haga en Sevilla» (Ordenanza 1) (19), se construyan en la Casa los compartimentos oportunos para las mercancías (OR. 2), para residencia de los oficiales y su despacho de trabajo (OR. 3); del mismo modo queda enunciado bajo la idea de que, en la Casa, todos los productos estén bien custodiados, protegidos de deterioro y clasificados por materias y calidades (OR. 2).

Su *modus operandi* sería muy simple, se efectuaría en el despacho oficial, trabajando de forma colegiada y diaria, para resolver sobre la compra, venta, negociación, envíos y administración (OR. 3). Una ocupación que es explícita respecto al interés de la Corona reflejado en sendas expresiones: «en provecho nuestro» (OR. 18), «acrecentar nuestras rentas» (OR. 16) procurando hacerlo «sin mucho daño» a la población (OR. 16) ni a la institución (OR. 7).

Más simple fue el nombramiento de los funcionarios reales; con ellos se pasaba de una estructura unipersonal personificada en Fonseca a otra tricúspide y paritaria, aunque a la sombra del anterior *factótum*. En consecuencia se crearon tres cargos para los que fueron designados individuos de solvencia manifiesta, «personas hábiles y de buena fama», de confianza de la Corona y, por otra parte, de excelente relación con Rodríguez de Fonseca: Francisco Pinelo como factor, Sancho Matienzo como tesorero y Jimeno de Bribiesca como escribano-contador (OR. 4); debían acreditar una cualificación necesaria: habilidad y diligencia el primero (OR. 4) pero todos ellos con astucia, atención (OR. 7), cuidado (OR. 8), diligencia (OR. 16) iniciativa; con conocimiento de los costos de los navíos y de los fletes y capaces de pedir, si fuera imprescindible, la construcción de algún barco (OR. 8).

Sin embargo era una normativa que, más que ordenar o exigir, presentaba una actitud o disposición orientadora ante los importantes aspectos mercantiles que se presentaban: que los oficiales conozcan el mercado y los *productos*, *el tiempo de negocio así como el sistema de compra pago, al contado o a*

(18) Que repercutió en la biografía urbana que en su imagen más sórdida describió Mateo Alemán en su «Guzmán de Alfarache»: *Sevilla era bien acomodada para cualquier granjería y tanto se lleve a vender como se compra, porque hay marchantes para todo. Es patria común, dehesa franca, ñudo ciego, campo abierto, globo sin fin, madre de huérfanos y capa de pecadores, donde todo es necesidad y ninguno la tiene. O si no, la corte, que es la mar que todo lo sorbe y adonde todo va a parar. Que no fuera yo menos hábil que los otros. No me faltaran entretenimientos, oficios, comisiones y otras cosas honrosas, con tal favor a mi lado, que era tenerlo en la bolsa...*

(19) Las referencias a las primeras Ordenanzas de la Casa se indican (OR. 1...), a las segundas [OR. 1...] y alguna breve referencia a las terceras {OR. 1...}.

crédito; por lo tanto, que estén informados sobre posibles adquisiciones, momento en que sea necesario y conveniente para realizar buena negociación y obtener un precio conveniente (OR. 6), con mucha atención y astucia especial en las compras de productos «fiados, a buen precio» (OR. 7).

Y, finalmente y no por ello menos importante, quedaba establecido un incipiente sistema de control, imprescindible en cuanto a la contabilidad minuciosa (OR. 4 y 5) y hasta prolija con algunos productos (oro y perlas) siempre efectuada sobre libros de marca mayor (OR. 4), realizada en presencia simultánea de los oficiales, con registros detallados de carga y entrega (OR. 4, 12 y sg.), actas notariales (OR. 8), instrucciones por escrito a tripulantes (OR. 10), etc. y, eso sí, los oficiales debían dar cumplida «cuenta y razón» (OR. 8). La única nota más de recomendación que de desconfianza está marcada por la expresión de que actúen sin «fraude ni engaño» (OR. 5).

Ciertamente las aspiraciones a una explotación comercial, a la vista de lo magro de los beneficios del *palo de brasil*, se ponían, con especial énfasis, en el oro y las perlas (OR. 12-18), únicos productos rentables hallados hasta la fecha, y se hacía mención especial a algunas regiones o lugares concretos donde se hallan las expectativas o podían encontrarse mercancías valiosas en sí o estratégicas, como eran las islas Canarias (OR. 16), y plazas africanas Berbería (OR. 14 y 15) –desde el cabo de Aguer al de Bojador–, islas de las Perlas (OR. 17) y tierras descubiertas por Bastidas (OR. 17) o que descubriera Colón en su cuarto viaje (OR. 19).

Con las Ordenanzas de 1503 en vigor, durante la segunda década, las Indias se ofrecían con toda su problemática; el objetivo inicial aún seguía siendo buscador. El oro antillano fue un negocio de corta duración (20). La producción exigía un trabajo ímprobo para el que los indios no estaban habituados ni motivados, dirían hoy, por alicientes nimios para ellos; para los recién inmigrados el esfuerzo continuado y penoso era rechazado por razones obvias (¡tantos trabajos y sufrimientos para llegar al punto en que se encontraban antes de partir desde su pueblo de origen!).

La solución, aportada por la experiencia, fue efectuar repartimientos que devinieron en *encomiendas*. El proceso fue inevitable e inmediato: rebeliones, castigos, cimarronazgo, mayores penas, sublevaciones, «guerras justas», la búsqueda de mano de obra para encontrar oro y para los trabajos cotidianos (1510-1518) y un corolario de esclavitud seguido de una resultante añadida, como consecuencia de la difusión de enfermedades, la señalada «catástrofe demográfica». La lucha por la supervivencia llevó a la ampliación de espacios, al reconocimiento de las tierras circundantes, islas como las de San Juan, Cuba, Jamaica, además de la costa de la América del Sur caribeña y aproximación a latitudes más septentrionales.

(20) LADERO M. Á.: *El primer oro de América: los comienzos de la Casa de la Contratación de las Indias (1503-1511)*. RAH. Madrid, 2002.

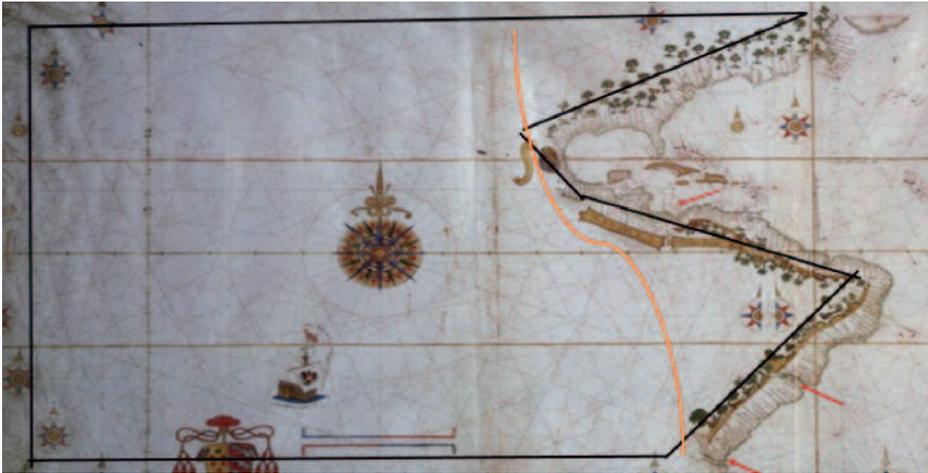
Disposiciones de 1510

Las Ordenanzas iniciales de la Casa quedaron empequeñecidas por la realidad indiana. Se hizo necesaria la redacción de otras nuevas (Monzón, 15 de junio de 1510), más concretas y también más amplias (casi de doble extensión que las de 1503), más acordes con los tiempos, superadoras de las tensiones de la Casa con otras instituciones locales sevillanas. Es que, aunque habían pasado solamente diez años, muchas cosas habían cambiado, algunas sustancialmente y, además, se habían ido sancionando algunas otras normas concretas que debían ser recogidas; por ejemplo, y es muy importante, en 1508 había sido creado el cargo de Piloto Mayor (de brillante trayectoria institucional en España) con competencias vitales para la empresa de las Indias: examinar a los pilotos que iban a realizar la comunicación y transporte con ultramar y fabricar la cartografía oficial para las travesías e incorporar los nuevos descubrimientos al padrón real. Se está hablando del elemento clave para la comunicación, conocimiento y control con fines pragmáticos.

Así pues, en las segundas ordenanzas se perfecciona el sistema de trabajo: se fijó un horario para los funcionarios de la Casa, con reuniones de trabajo los días laborables de 10 a 11 y de 17 a 18 horas durante el invierno; de 9 a 10 y de 17 a 18 en verano [OR. 1], la obligatoriedad de realizar *visitas* a los presos por causas de la institución [OR. 28] y que, sus funcionarios, en todo caso deberán actuar «como más convenga a nuestro servicio» [OR. 7]. También se indican deberes para ejercer en el puerto, donde se estableció su obligación de *visitar* los navíos con alguaciles y ministros, una vez desembarcados los tripulantes [OR. 9, 10, 11, 12 y 17], para verificar la existencia de oro hurtado, sin marcar o registrar y proceder a su confiscación, prender al responsable de su control y premiar al descubridor o delator [o ante la existencia de algún comprador se aplicaría igual pena y aliciente]. Como medida suplementaria, para evitar posibles fraudes, los navíos debían partir de Indias con abastecimientos para 80 días y ser recibidos en la Casa con todas las diligencias y ante los oficiales conjuntamente.

Análogo sentido de control y alguna nota de desconfianza evidencia la obligatoriedad del registro pormenorizado de todas las materias relativas a comercio y hacienda, en particular a cuestiones sensibles, como *bienes de difuntos, ab intestato* [OR. 14 y 15]; se efectuaba una referencia especial a ciertas regiones como la isla de San Juan u otras que eventualmente, prosiguiendo la actitud de expectativa, fueran incorporadas «islas y tierras que se poblaren a partir de la fecha» [OR. 14, 15, 19]. En las mismas cuestiones de procedimiento se ratifica la necesidad de reuniones colegiadas para resolver asuntos de justicia y hacienda [OR. 24, 25 y 32] y, en todo caso, el respeto de cada oficial por las competencias de los otros [OR. 29] así como la forma de votar y firmar [OR. 33].

La normativa de 1510 sobre cuestiones administrativas tuvo un desarrollo mayor, más minucioso, que las ordenanzas anteriores, pero nunca rebajando la notas de conocimiento y control: normas sobre libros de contabilidad y regis-



El cartógrafo de la Casa, García Toreno (1525), como los otros mapas coetáneos de Vesputio y Ribero, por ejemplo, muestra la imagen epidérmica, atlántica, del Nuevo Mundo, pero muestra lo que quedaba “por descubrir” tanto en la otra cara del continente como el interior, además del Mar del Sur recientemente cruzado

tro [OR. 2 a 6], libro registro de legislación y escritos a Indias [OR. 34], cuenta de mercancías de los oficiales [OR. 22], de carga, de salida y entrada de bienes, de registros de mercancías embarcadas [OR. 30], de bienes de difuntos [OR. 14 y 15] y de inspección [OR. 9 a 12, 17 y 35].

Había mandatos de particular interés como la tenencia de un arca de tres llaves [OR. 23], sobre almacenamiento de aprestos, armas y pertrechos para la preparación de expediciones [OR. 26], sobre seguridad y fletes [OR. 30], sobre escribano, maestre de nave [OR. 16], sobre aranceles [OR. 27] y sobre reales instrucciones [OR. 13, 16 y 30] y nombramientos de maestre y escribano, sobre informar a la Corona acerca de la legislación lesiva [OR. 2] y de la importancia de la geografía, el territorio, *tierra firme*, número de islas, variedad de tierras, de productos de calidades [OR. 7] y sobre correspondencia [OR. 18 y 31]. Seguían considerando de la mayor importancia las instrucciones en lo tocante a pasajeros a Indias [OR. 20, 21], exclusiva en el comercio de *palo brasil* [OR. 8] procedente de la demarcación española fijada en Torde-sillas y en la tabla de aranceles [OR. 27].

Consecuentemente la Casa quedaba suficientemente establecida como la institución de gobierno y control del tráfico, administradora de todo lo relativo a Indias, como tribunal de justicia y centro de información geográfica y náutica. No tardó mucho en enriquecerse aquella normativa y antes de un año se promulgaba una Real Instrucción que ampliaba sus contenidos y una real provisión que concedía a la Casa la jurisdicción civil y criminal sobre la navegación y comercio de Indias; posteriores ampliaciones se concretaron en puntos específicos de la normativa.

En las primeras ordenanzas se había enunciado el objetivo y competencia de la Casa y las de 1510 marcan ya las misiones que van a ocupar a la institución en lo que es el control de los transportes, comunicaciones y comercio, en la habilitación de tripulantes, *de facto* actuando como una escuela náutica, y, sobre todo, como un órgano de la administración general de las Indias. Desde las de 1510 muchas cosas habían cambiado en las Indias; las anteriormente mencionadas en el Caribe y otras nuevas radicalmente distintas, extraordinariamente diferentes. La evolución de los protagonistas, su adaptación al clima, tierras, culturas, alimentos y *modus vivendi* fue óptima. Se les conoce como *baquianos*; eran unos hombres hechos a sí mismos por encima de contrariedades, merced a unas aptitudes que hipertrofiaron (esfuerzo y valentía) y dosificaron hábilmente; las ejercieron sobre un ambiente propicio y alguno triunfó, sin embargo la mayoría fue desapareciendo trágicamente, algún otro encontró el éxito y, excepcionalmente, cierta riqueza (que acababa perdiendo en otra empresa) mientras que un número abrumador pasó sin mayor pena ni gloria.

Unas terceras, de 1531 (sancionadas en Ávila), se hicieron necesarias para compilar todo lo legislado al efecto en bien de las partes, de los oficiales que debían hacer cumplir la norma y de los particulares a quienes conviene saber lo que la ley confirma.

Las novedades de este lapso hasta la sanción de las terceras Ordenanzas de la Casa fueron sobresalientes, tanto que exceden el tiempo de que disponemos aquí y ahora. Pero bastaría citar una fecha (1519) para que fuera superfluo realizar mayor énfasis; es de notable coincidencia con la publicación de la primera *Geographía* («de autor»), *la Suma*, de Fernández de Enciso, lo que no deja de ser apreciable su coincidencia con el hallazgo del «Mar del Sur», la trascendental sucesión de una serie de acontecimientos tan notables como fueron una especial ampliación de horizontes geográficos (mediante la empresa de Magallanes-Elcano), el establecimiento de las raíces de un gran imperio (señalada por la expedición de Cortés), cuando algunos protagonistas imponentes desaparecieron (Núñez de Balboa o como, en otro orden, Leonardo), un tiempo en que la primera epidemia de viruela causó estragos, pero también se fundó la ciudad de Panamá, verdadero puerto y puerta del Pacífico, además de La Habana llave de la ruta de retorno, y hasta la elección del Rey como Emperador para un Viejo y Nuevo Mundo; poco después se llevó a cabo la creación de la Casa de la Contratación de la Especiería de La Coruña y el Consejo de Indias, con independencia de toda una panoplia de normas importantes desde el punto de vista ético, social, político que se fueron originando desde el Descubrimiento.

No está fuera de lugar, aunque pueda considerarse al margen del tema, evidentemente no de forma minuciosa, hacer alguna referencia a las Ordenanzas de 1531. En sus ítems se insiste en las obligaciones de los funcionarios, obligatoriedad de residencia en la Casa en Sevilla {OR. 1, 3}; horario de atención al público, imprescindible la actuación colegiada; trabajando con diligencia y brevedad, resolviendo por mayoría y consultando al asesor si fuera preciso {OR. 4-7 y 52}, con secreto y fidelidad {OR. 55}, votando primero el

más moderno y firmando el último el más antiguo {OR. 58}, suplencias {OR. 59}, etc.; con sendas novedades, la creación de un archivo {OR. 34} y la construcción de una capilla con su dotación económica {OR. 2, 6}. Es notorio que el grueso de las ordenanzas describe la necesidad de libros registro de correspondencia {OR. 31}, del oro {OR. 32}, plata, perlas, aljófar {OR. 13-16, 27, 40}, *palo brasil* {OR. 21}, de la carga {OR. 12}, de compra y venta {OR. 36, 41}, etc. De abastecimientos para flotas y modificación de fletes, cambio de navíos o aparejos {OR. 41}; reiteración de normativa sobre bienes de difuntos {OR. 17,18, 46} y pasajeros a Indias (21) {OR. 19-20, 23}, sistema de incompatibilidades {OR. 9}, regulación el tráfico de flotas, instrucciones {OR. 45}, visita e inspección de presos {OR. 49} y barcos {OR. 44}, del Rey o del Consejo {OR. 51}.

Firmas y más firmas con ánimo de controlar todo lo ya centralizado, normalizando unos usos que evidencian un grado elevado de desconfianza en el administrador, bajo indicaciones precisas de que se tome «cuenta y razón» sea de fletes o cambios en los navíos o modificaciones en su arboladura {OR. 8}, que los oficiales no puedan participar en ningún tipo de contratación {OR. 9, 61} o recepción de regalos, registros de carga, confiscación y anotación de todo lo procedente del contrabando {OR. 12}, estipulando el cobro de los escribanos {OR. 14} pero también el pago a los oficiales en tiempo debido {OR. 30}, bienes de difuntos en arca de tres llaves, vengán marcados los metales preciosos {OR. 22} con firmas de los tres oficiales y se asiente en libro mayor (22), los oficiales de hacienda den una fianza {OR. 25}, no se venda el oro sin amonedar y sin permiso del Rey {OR. 28}.

Se legisla sobre el piloto mayor, en la plantilla, para que actúe conforme a su cometido, enseñe el arte de navegar a los otros pilotos y, preparados, los de «carta de examen» sin cobrar derechos {33}; sobre libros de armazón, artillería, jarcias, etc., «fasta la menor cosa» para las armadas {42}; sobre aranceles, derechos de pleitos, vedamientos y libertades, que “ninguno pretenda ignorancia” {48}.

No es momento de recoger toda la normativa sobre la Casa de la Contratación, baste la presentación de unas líneas generales sobre su desarrollo posterior. Con la conclusión de las grandes conquistas y la prosecución de la ampliación de horizontes geográficos, siguieron emanando normas de la Corona y sus instituciones sobre aspectos especiales: judiciales, armamento,

(21) Nadie pueda pasar esclavos ni puedan pasar moros, judíos, reconciliados o hijo de reconciliado, ni hijo o nieto de quemado o condenado a quemar en rebeldía.

(22) Por ejemplo, deberá haber un libro encuadernado (para que no se pueda quitar ni añadir ninguna página) para el registro del arca de tres llaves; y, antes de comenzar el libro, los tres oficiales deben contar las hojas y, al comienzo y final del libro, se hará constar en una diligencia firmada por ellos; además deberán rubricar cada hoja, abajo, «porque se quite toda sospecha». Ver, entre otros, CÉSPEDES, G.: *Ensayos sobre los reinos castellanos de Indias*. Madrid, 1999; STEIN, S.J. y B.H. Stein: *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Barcelona, 2002; y KAMEN, H.: *Imperio. La forja de España como potencia mundial*. Madrid, 2003.

abastecimientos, tripulaciones, etc. La emisión de normas fue especialmente rica en las fechas de 1534, 36, 39, 42, 43 y otras más hasta que, en 1552, se ve la necesidad de emitir unas nuevas ordenanzas (1573) que han sido calificadas como las mejores del siglo XVI; tal es así que fueron impresas en 1585 y posteriormente fueron incorporadas a la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias* (1681).

Instituciones complementarias a la Casa

La actividad creciente en la Casa fue dando lugar a instituciones complementarias que pudieran hacer más accesible la organización, coordinación y control de tamaña empresa en cuya actividad adquirió un rol notable el sistema de comunicaciones y transportes. En la segunda década del siglo fueron creados el *Consejo Real y Supremo de las Indias*, la *Casa de la Contratación de la Especiería* (de corta duración, 1524-1529) y la *Universidad de mareantes* (reclamada con insistencia desde 1525).

Con la creación del *Consejo* se liberó a la Casa de las cargas legislativa, administrativa, judiciales y eclesiásticas; en sus competencias se hallaba nada menos que la normativa sobre administración y fiscalidad, orden público y ordenación del territorio, nombramientos y juicios de residencia, inspecciones, censura, encomienda y trato al indio, tribunal superior de justicia, etc. Un grupo reducido de expertos acumuló competencias, a ellos se sumaron algunos personajes a los que se les unieron un procurador, un relator y, al poco, un abogado de pleitos de Indias. Llegó a ser un verdadero Consejo y alcanzó tal categoría definitivamente en 1524 (1º de agosto). Fue dotado de un cuerpo funcional complejo: presidente, consejeros, secretario, fiscal, relatores, contadores, alguacil más tarde con mayor número de oficiales, agregándosele un abogado de oficio (“de pobres”), capellán, notarios, más alguaciles y más relatores hasta dotarse de un interesante e importante cargo, el de cosmógrafo y cronista mayor (1571) y, también, un matemático (1595). Su actividad fue ingente; la documentación sobre esta institución, como sobre las demás mencionadas, es abrumadora, la historiografía minuciosa.

Estando [las especias] en La Coruña es como si estuvieran en Flandes. Es que la *Casa de la Contratación de la Coruña* era el espaldarazo al éxito protagonizado por Elcano al arribar a Sanlúcar (23); se abrieron muchas expectativas y en aquella década, hallado el Paso, se procedió a explotar el éxito o, al menos, intentarlo; una medida clave fue la creación de una Casa de Contratación específica para la Especiería y el envío de la gran y fracasada expedición de Loaysa. La repercusión fue particularmente preocupante en Portugal y sus reclamaciones dieron lugar a un proceso complejo de

(23) CUESTA, M.: *A Casa de Contratación da Coruña*. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 2009.

cinco años de duración que concluyó en una venta, empeño o acuerdo pactado (Zaragoza, 1529) (24).

Existían razones suficientes para aquella fundación por más que el hecho suponía la ruptura del monopolio sevillano. La empresa indiana había exigido gastos importantes pero la compensación económica fue escasa y el Emperador tenía gastos gravosos; lo procedente era efectuar una oferta pública para la creación de una *empresa nacional*. Asentarla en La Coruña era óptimo para la capital gallega (mejoras urbanísticas que ennoblecerían la ciudad), un puerto óptimo para barcos de superior porte y mayor seguridad, menos temor a hurtos y corruptelas, mejor clima para las especias y para la construcción naval y mayor proximidad que Sevilla y también que Lisboa al mercado comprador (Flandes, Alemania, Escocia, Dinamarca, Noruega, Francia).

Aquella empresa tenía por finalidad captar capitales y las garantías que se ofrecían eran de carácter náutico (facilitar la navegación), de seguridad personal y propiedades, de inversiones, reducción fiscal (alcabalas y almojarifazgo) y facilidad y preferencia en la comercialización. Eran una treintena de privilegios importantes que, sin embargo, no despertaron el entusiasmo y, además, Portugal hizo cuanto pudo, y pudo mucho, para que aquello no llegara a buen término. La expedición de Loaysa, brillante, fracasó y las negociaciones concluyeron en un acuerdo (1529) que cerraba aquel tercer ciclo de rivalidad castellano portuguesa en su expansión ultramarina, como se ha indicado líneas atrás.

Y la *Universidad de mareantes* o *Consulado* fue fruto de las reclamaciones de comerciantes asentados en Sevilla y recortaba las actividades de la Casa de la Contratación en lo que atañera a *todas e cualquier diferencias e pleitos que hubiere y se ofrecieren ... sobre cosas tocantes y dependientes a las mercaderías que se llevaren o enviaren a las dichas nuestras Indias o se trajeren de ellas, o entre mercader y mercader y compañía y factores, así sobre compras, ventas, cambios, seguros, cuentas y compañías ... tocantes al trato y mercaderías de las dichas Indias*. Pedían un Consulado al estilo del burgalés desde 1525 y, finalmente, les fue concedido (23, agosto, 1543) (25).

La organización en las Indias desde el Nuevo Mundo

Una cosa era que un pequeño grupo de funcionarios se hallaran en torno a una mesa pensando en la problemática descubridora, exploradora, colonizadora, sobre economía, población, ética y cultura y otra muy distinta era la actuación de otros varios de formación dispar y procedencia diversa sobre el teatro de operaciones desigual. No es el mismo el Colón que obtuvo las Capitulacio-

(24) CUESTA, M.: «Tratado de Zaragoza. Acaba el gran viaje y renace la vieja tensión». *Fuimos los primeros. La vuelta al mundo de Magallanes y Elcano: Catálogo de la Exposición*. FMN. Madrid, 2019.

(25) NAVARRO, L.: *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*. Sevilla, 1972.

nes de Santa Fe que el Diego Colón que fue gobernador y segundo virrey, no se parece en nada la segunda y la cuarta expediciones del propio Descubridor y poco tiene que ver la expedición de Ovando con la de Magallanes.

A la hora de estructurar estos contenidos en un tiempo corto, como se ha dicho al principio, se considera la década como medida sencilla y tres decenios para complicar el tema; hallamos que en cada uno de ellos se realizó una expedición desestabilizadora del equilibrio precario que llegó a establecerse en algunas regiones, fueron las mencionadas segunda expedición de Colón, la empresa de Nicolás de Ovando y la notable de Pedrarias Dávila.

La primera década, 1492-1502, tiene su nota gubernativa en lo que podíamos denominar metrópoli; un comienzo desarrollado por el Almirante hasta su pronto declive tras finalizar su segundo viaje. La autoridad de Cristóbal Colón con sus cargos y prerrogativas (Virrey, Gobernador...) fue subvertida por el mando a distancia ejercido por Rodríguez Fonseca que, por un lado, delimitó las concesiones hechas al Descubridor y al mismo tiempo se las arregló para instaurar un sistema de capitulaciones que constituyeron la apertura a la participación de particulares ambiciosos y de inversores arriesgados en la empresa indiana.

Siguiendo la costumbre, los Reyes acordaban que unas empresas concretas fueran ejecutadas por particulares conforme a las condiciones que la Corona dictara o aceptara. En el Nuevo Mundo fue un mecanismo tan utilizado y con contenidos tan característicos que algún jurista no ha dudado en afirmar hiperbólicamente que la Corona solo ponía «papel y buenas palabras» (la situación económica del reino no permitía mucho más) y los particulares debían poner los medios, el dinero, su esfuerzo y, en muchas ocasiones, arriesgaron hasta su propia vida.

La calificación jurídica del documento, de la capitulación, ha sido discutida (contrato o carta merced, que de todo tiene); la naturaleza de uno de los firmantes (el Rey) dificulta una valoración estrictamente contractual y la forma de dar su aprobación, «plaze a Sus Altezas» –se vio en las de Santa Fe– dota al documento de un timbre de merced. Por otra parte, los hechos demuestran que esta capacidad de firmar capitulaciones estuvo reservada al Rey que delegó en Fonseca con prontitud, aunque con carácter excepcional también pudieran llegar a ser firmadas por altas autoridades en las Indias más adelante.

Su resultado fueron los viajes de descubrimiento realizados por los Alonso de Ojeda, Pero Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Lepe, Cristóbal Guerra, Vélez de Mendoza, Rodrigo de Bastidas, de nuevo Alonso de Ojeda para cerrar el ciclo con el cuarto viaje colombino. Desde el punto de vista geográfico descubridor y antropológico fue un éxito que delineó básicamente el mundo insular caribe y continental ístmico central y septentrional de América del Sur. Considerando los frutos económicos de tanta actividad no sería exagerado tildarlo de ruinoso (*palo brasil*, las perlas de la isla Margarita y aledaños y testimonios de oro aluvial obtenido por *rescate* o mediante el lavado de algunas arenas fluviales).

La segunda década, 1493-1513, es la de los gobernadores con otros cargos menores como el adelantazgo o de distinto orden (fiscal, judicial, eclesiásti-

co). Los gobernadores de referencia bien pueden ser Nicolás de Ovando, Diego Colón y otros no tan renombrados como Alonso de Ojeda, Diego de Nicuesa y el propio Pinzón (26).

Nace un personaje singular, el baquiano

El *baquiano* era un individuo de singulares capacidades. Su disposición a la ubicuidad se manifestó a lo largo de una simple generación demostrando su adaptación a una geografía incomparable y a una población diversa; exhibieron una energía idónea para enfrentarse a situaciones inéditas con inteligencia y apreciable talento para superarlas por complicadas que fueran. Primero habían topado con un territorio caribeño amable a pesar de sus dificultades; enseguida uno de los ámbitos más complicados, el Darién, poblado por indios especialmente belicosos, en una geografía embarazosa que sus habitantes conocían con minuciosidad y armados con elementos particularmente peligrosos (venenos muy activos) se constituyeron en un enemigo temible que causaba pavor y muerte.

Los primeros asentamientos fueron efímeros. También fueron escuelas únicas para hacer de un castellano recién arribado un verdadero experto en escaso tiempo; un adaptado al clima y vegetación, a la alimentación y a la relación con los nativos, a enfrentarse con sus propios compañeros de aventura y, si llegaba la ocasión, hasta con quienes les mandaban o gobernaban. Los nombres de Ojeda, Nicuesa, Balboa alcanzaron una gobernación, Pizarro y otros estuvieron llamados a empresas de más altos vuelos; Pedrarias Dávila arribó con todo el poder otorgado por la corte y con una armada tan potente que no podía sino sobrecargar una región que había logrado un leve equilibrio. La perturbación producida dio origen a una serie de *grupos de conquistadores* que tuvieron cierto éxito (Balboa), alguno escaso y varios desaparecieron íntegramente.

Comenzaba la *conquista* sin dejar de tener, frecuentemente, necesarias dosis de descubrimiento y exploración. Toda una compleja sociedad que surgía al hilo de los acontecimientos entre cuyos objetivos se hallaba el de *fundar* o crear asentamientos (ciudades) así como obtener premios en recompensa por su dedicación, esfuerzo y aportaciones. Entre sus ambiciones se hallaba como objetivo alcanzar una *gobernación*, como capacidad de gobierno en delegación real y dependiendo de su real voluntad, y una *encomienda*, como pago y estímulo. Como aspiración se manifestaba su deseo a *valer más*, lo que suponía el éxito, una buena posición social.

Otras fórmulas fueron el funcionariado y alguna jerarquía eclesiástica con un poder espiritual que residía en el propio rey por concesión pontificia, algu-

(26) HERRERA, A. de: *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del mar Océano* (ed. de M. Cuesta). Madrid, Universidad Complutense, 1991; FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G.: *Historia general y natural de las Indias*, Madrid, Atlas, 1992.

nos de cuyos miembros ejercieron una crítica severa de la situación del indio lo que inició una larga trayectoria de derivaciones no previstas y de consecuencias extraordinarias. Ciertamente, la actividad engendró polémica y una irascible autocrítica que contribuyó a proporcionar argumentos contundentes y un arma exitosa conocida como *leyenda negra* que, con ardores de las mitologías nacionalistas, ha alcanzado su paroxismo en las últimas décadas con adjetivaciones científicas que han proporcionado a sus creadores apreciables beneficios personales, también a sus comparsas. *A moro muerto gran lanzada* y es que los viejos mitos se resisten a su desaparición. Tampoco faltaron las distorsiones exaltadoras que fundamentaron la denominada *leyenda rosa* (27).

Bernardo de Vargas Machuca (28) hizo un retrato del conquistador en su *Milicia y descripción de las Indias*. Su descripción de las *guazávaras* y la forma india de pelear, su huida táctica, su reacción ante la victoria, su aprovechamiento de la topografía propicia, su agilidad, sistemas de comunicación a distancia y su valor no parecen haber cambiado a lo largo del siglo XVI. La experiencia de Vargas era dilatada y comparaba la actuación de los soldados en Italia cuya costa no paga el capitán, con los conquistadores en las Indias donde el *capitán o caudillo sustenta a su cargo la gente a su cargo*. El texto de Vargas es suficientemente explícito sobre las obligaciones de los guerreros y las competencias del capitán y se quejaba de la abundancia de efectivos y de la escasez de cabezas.

Gobernador, un cargo apetecido

Sobre el Nuevo Mundo, los eclesiásticos, con los ojos en el Cielo, se pusieron como objetivo la utopía; bien es cierto que no podían olvidar los privilegios que tenía el rey sobre los eclesiásticos ni los que disfrutaban los religiosos sobre la sociedad.

Los funcionarios, con los pies en la tierra, perseguían dos ilusiones: por un lado atender y defender los asuntos de la corona y por el otro medrar, llegar a *valer más*. Tras el virreinato colombino, la cúspide de la jerarquía en Indias la ostentó el Virrey, de nombramiento real; pero los primeros, salvo el colombino, fueron de 1535 (México) y 1551 (Lima). No obstante el territorio y los virreinos, posteriormente, estaban divididos en gobernaciones (donde decidía un *gobernador*). Las gobernaciones se compartimentaban en territorios menores que eran los corregimientos (donde el titular, según la tradición era el *corregidor*). Los asuntos judiciales estaban en manos de las Audiencias, cuyos titulares eran los *oidores*. Finalmente, las cuestiones de fiscalidad, contabili-

(27) Son maneras que recuerdan las ideas de Joaquín Bartrina (comienzos del siglo XX), básicamente coincidentes con alguna encuesta alemana realizada en su país así como en Inglaterra, Italia, Francia, Grecia y España (por el Pew Research Center).

(28) CUESTA DOMINGO M. y F. LÓPEZ-RÍOS: «Guía y vademécum del conquistador». Rev. *Trocadero*. Universidad de Cádiz, 2005.

dad, intervención y custodia eran los centros denominados Cajas reales que desempeñaban los *oficiales reales*, no menos de tres, un poco al estilo de la Casa de contratación.

Una expedición abultada y un gobierno con huella, Ovando

Nicolás de Ovando a sus cincuenta años era un hombre de gran prestigio (uno de los diez *gentiles hombres experimentados y virtuosos y de buena sangre*); con toda la confianza de los Reyes Católicos, que preveían que podía superar la gobernación de Cristóbal Colón y la más inmediata y anárquica de Francisco de Bobadilla; sin embargo, no se han podido evitar críticas acerbas. Fue nombrado gobernador (1501) para hacer de La Española un núcleo para la adaptación y proyección más lejos, desde allí; para dotar a la isla de una dirección colonizadora directa, ya que en gran parte del territorio se estaba dando una culturización a la inversa, aindiada, de los pocos españoles que residían entre los indios a la vez que grupos de indios y numerosos españoles en clara rebelión. Su expedición, colonizadora, que fue una de las mayores y más costosas de la época (32 barcos y más de 2.000 pasajeros), fundamentalmente, de particulares, arribó a la isla en abril de 1502; su gobernación duró hasta la llegada (1509) del citado Diego Colón.

Su arribada parecía prometedora, pero un huracán y una epidemia exterminaron a la mitad de los españoles de la isla a lo que había que añadir las revueltas por doquier y las sublevaciones indias; la solución que encontró fue organizar unas campañas de pacificación, cambiar de asentamiento la ciudad de Santo Domingo oportunamente y dar instrucciones (a instancias de la reina Isabel) para que los indios *vivieran en policía* con la ayuda de un español al que se le comisionaba, utópicamente, ese cometido que degeneró, a no mucho tardar, en la famosa *encomienda*; simultáneamente se estimulaba la producción agrícola y minera. Otras actividades de reordenación económica y social ensayaron articular la sociedad y, sin embargo, prosiguieron las acciones de conquista para dominar la isla (Juan Esquivel, Alonso de Ojeda, Velázquez de Cuéllar) y de fundaciones por todo el territorio insular –se multiplicó el número de asentamientos hispánicos en La Española– e incluso de exploración de las islas y tierras del entorno (las actividades de Ponce de León en Puerto Rico, Serrano en las islas de las Perlas y tanto Camacho como Ocampo en el bojeo de Cuba). La actividad de Ovando le llevó a cumplir con su cometido y a enviar expediciones de descubrimiento, exploración y conquista en el entorno y en las islas inmediatas; por orden suya fueron creadas numerosas poblaciones y la construcción de edificaciones notables.

En 1509 se habían hallado evidencias de riquezas en una región complicada, la que enlazaba la costa caribeña sudamericana con la ístmica; en aquella región cuyo deslinde se establecía en el golfo de Urabá debían construirse cuatro fuertes (dos Ojeda en la parte continental y Nicuesa los suyos, en la costa del istmo centroamericano). El cuarto viaje de Colón se vio consolidado

por el protagonismo de Alonso de Ojeda, Diego de Nicuesa (que obtuvieron capitulación en 1508) cuando ya en el resto de la Europa atlántica observaban con el mayor interés las novedades que llegaban de Indias y las derrotas que llevaban las naves que iban y regresaban del Nuevo Mundo. Colón fue el primer Gobernador de Veragua tras las vicisitudes en la corte desde la muerte de la reina hasta la regencia de Fernando antes y después del breve reinado de Juana y Felipe; también de fijar la atención en el Nuevo Mundo sobre el perenne objetivo de la expansión, la Especiería; para ello había que hallar el Paso y para alcanzar el objetivo era preciso realizar un reconocimiento minucioso de la epidermis continental (Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís) y tratar de obtener recursos (Diego de Nicuesa y Alonso de Ojeda), estos últimos los primeros gobernadores en espacio continental.

Diego de Nicuesa había reunido una pequeña fortuna mediante actividades de abastecimiento a la capital que reinvirtió en las campañas de pacificación ovandinas y en defensa de la encomienda, lo que constituía la recompensa deseada por los inmigrados. Además, Nicuesa obtuvo de la corte la gobernación de Veragua, la recompensa óptima de los triunfadores. No en balde se habían acordado en Burgos expediciones cuyas capitulaciones exigían el reconocimiento de áreas nuevas (descubrimientos) y el control de territorios que podían ser enemigos (conquistar y pacificar). Unas expediciones de rescate que, en el caso de Nicuesa y Ojeda, llevarán al dominio de Veragua y Urabá respectivamente, con las condiciones habituales: una concesión que se hacía por cuatro años para que lo realizaran a su costa, en los navíos oportunos, con el compromiso de construir cuatro fortalezas con las calidades que se indicaba, dos en cada una de las provincias, para lo cual se les concedía autorización para llevar cuarenta esclavos y las herramientas necesarias, también se les permitía llevar doscientos pasajeros desde Castilla; la concesión de la explotación de las minas, posibilidad de abastecimiento al mismo precio que en La Española, es decir, llevar hasta un número de 200 pasajeros y 40 caballos desde Castilla para sus gobernaciones y hasta 400 más de la isla sin perturbar los repartimientos efectuados. De todo lo cual deberían dar cuenta y razón

Nicuesa y Ojeda organizaron las jornadas (1509) hacia sus gobernaciones respectivas (Castilla del Oro, Veragua, y Nueva Andalucía, Urabá); la de Nicuesa con límite en el cabo de Gracias a Dios y Ojeda hasta el cabo de la Vela, con separación en el río Atrato, el Grande del Darién, actual Atrato. La tensión entre ambos gobernadores fue grande. Nicuesa sufrió en su navegación problemas graves en su hueste donde no faltaron enemistad manifiesta, ambiciones desmedidas, agotamiento, desesperación, naufragio; sobre pasaron Portobelo y llegaron a Nombre de Dios donde construyeron un fuerte defensivo frente a los nativos. Cuando llegaron los socorros pedidos a La Española encontraron un grupo diezmado por las enfermedades y la desnutrición. En 1511 se perdieron en su regreso a La Española.

El otro gobernador, el conquense Alonso de Ojeda, había participado en el segundo viaje colombino y en la exploración y conquista de La Española, ganando alguna fama por su intrepidez; fue otra causa por la que también ha

sido descalificado. De vuelta a la corte obtuvo su capitulación y el gobierno de Paria y en 1507 el de Nueva Andalucía (entre el golfo de Urabá y el cabo de la Vela). La aguerrida defensa indígena y el uso de venenos en las puntas de las flechas atemorizaba a los expedicionarios (Juan de la Cosa murió de tal manera y al mismo Ojeda estuvo a punto de ocurrirle). Su efímera fundación, San Sebastián, fue abandonada poco después de que él regresara a Santo Domingo, para no regresar.

El gobernador y segundo virrey

Poco después de los nombramientos de Ojeda y Nicuesa era nombrado un nuevo gobernador para La Española, el hijo del Almirante. Llevaba instrucciones de proseguir la línea de su predecesor, Ovando, pero tenía ideas propias al respecto; a la postre tuvo que proseguir en su representación en las grandes Antillas e incluso proyectar actividades hacia la Florida además de afianzar la presencia hispánica en la isla prohibiendo a los avecindados el retorno a la península, salvo por enfermedad, por el riesgo de despoblar la isla. Tras el sermón de Antonio Montesinos, la actitud de los dominicos vino a complicar las cosas en la isla y también sobre la Corte; fue lo que se ha denominado «la lucha por la justicia».

Desde 1502, Diego reclamaba los derechos y privilegios de su padre y al año siguiente (en Segovia) la reina Isabel tuvo una atención con él (le nombró contino de su casa); muerta la reina redobló sus reclamaciones en la corte, ante los reyes Juana y Felipe, ante Fernando, como regente; llevó sus reclamaciones por la vía judicial en un litigio interminable que es conocido como *pleitos colombinos*.

Nombrado gobernador, llegó a Santo Domingo poco antes de un desmedido y famoso huracán; le sirvió para cambiar el asentamiento de la ciudad por otro mejor y mostrar manifestación de permanencia haciéndose construir un palacio y convenciendo a sus vecinos para que hicieran lo propio; procedió al repartimiento de indios y estimuló la actividad agropecuaria y de obtención de oro. Además, actuó sobre las islas de Cuba, San Juan y Jamaica y el Darién, en Tierra firme (contra Nicuesa y Ojeda).

Hasta 1511, Diego Colón, con más iniciativa personal de lo que deseaba el monarca, intentó poblar bajo su mano las islas de Puerto Rico, Cuba y Jamaica, y la Tierra Firme del Darién. Para la isla de Puerto Rico, el segundo almirante y virrey nombró como oficial colombino a Juan Cerón en perjuicio del hasta entonces gobernador interino, puesto por Ovando y ratificado por el Rey, Ponce de León. En Jamaica, Diego Colón nombró teniente suyo a Juan de Esquivel con el fin de controlar desde la isla las armadas que iban y venían del Darién. El poblamiento de Cuba fue encargado a mediados de 1511 a Diego Velázquez de Cuéllar.

Sobre las gobernaciones de Veragua y Urabá, en la costa del Darién, pretendió el almirante nombrar a Vasco Núñez de Balboa como capitán y

teniente suyo para contrarrestar a Alonso de Ojeda y a Diego de Nicuesa, nombrados anteriormente por el Rey y en parte fracasados. En la navidad de 1511 el famoso sermón de Antonio Montesinos puso en jaque a las autoridades de la isla por su sermón contra la encomienda.

Hacía falta un factor de equilibrio; fue el tesorero general de las Indias Miguel de Pasamonte, un hombre de confianza del secretario Lope Conchillos y, consecuentemente, del Rey Católico. Era un contrapeso al poder colombino, para serenar tensiones y también apaciguar banderías, como las del gobernador y los «servidores del Rey». La alteración del orden influye en nombramientos y hasta con el visto bueno de Pasamonte, un nuevo repartimiento (el de Alburquerque). El gobernador, derrotado, marchó a la corte en defensa de sus intereses en un tiempo de cambios: el rey Fernando el Católico, la regencia de Cisneros, la llegada del nuevo rey Carlos, con su corte flamenca, y a pesar de lo cual consiguió algo importante, *Sentencia de La Coruña* sobre los Pleitos colombinos que prosiguieron (29). Aún tuvo ocasión de volver a su gobernación dominicana coincidiendo con el retorno de Elcano y los prolegómenos de la fundación del Consejo de Indias.

Diego Méndez, como alguacil mayor, tuvo que llevarlo a cabo. El hecho fue muy grave, por lo que los jueces, sorprendidos, enviaron una copia de la citada real provisión al Rey, provocando una durísima carta del Emperador en la que ordenaba al virrey regresar inmediatamente a la corte, «donde yo estuviere», a dar cuenta de sus actos «so pena de perder todos los privilegios, títulos e mercedes de juro e heredad e de por vida». La situación en la isla empeoró y las revueltas surgieron hasta en sus propias posesiones.

A modo de conclusión

Se produjo un evidente contrapunto entre indios y foráneos. Los primeros concedores y adaptados a un espacio, pero habitando una inmensa burbuja, fundamentalmente *aislada* y, por lo tanto, revelando una fragilidad demostrada.

Un territorio que acogió a los primeros grupos de los últimos foráneos con la hospitalidad habitual de todas las sociedades en los primeros contactos con

(29) Las Reclamaciones colombinas prosiguieron hasta que García de Loaysa resolvió, mediante laudo arbitral (Valladolid, 28/06/1536 aclarado con fecha 7 del mes siguiente); en la resolución: Se les confirmaba el cargo de Almirante, pero se suprimía el de Virrey y Gobernador General de las Indias. Se compensaba a los Colón con los títulos de marqués de la isla de Jamaica y duque de Veragua (de 65 km² aproximadamente) además de los cargos de Alguacil Mayor de Santo Domingo y de la Audiencia de la isla dominicana; además de diez mil ducados de renta anual [equivalentes aproximadamente a 300.000 € de 2016], el ingenio azucarero y demás tierras que tenían en La Española y 500.000 mvs. de renta anual a las dos hermanas de don Luis Colón. Los litigios colombinos, no obstante, prosiguieron hasta avanzado el siglo XVIII.

otros, pero pronto exhibieron una hostilidad natural. Era impensable para la supervivencia de los llegados cuando sobrepasaban el tiempo de estancia prudente de una visita; se situaron a la defensiva hasta que fueron capaces de adaptarse a las novedades y cuando lograron imponer su capacidad de supremacía merced a la náutica en primera instancia y a otras técnicas y estrategias después. Todo se desarrollaba en un escenario sobre el cual los recién arribados originaron alteraciones sustanciales mediante un mestizaje cultural y físico espontáneo, con algunas consecuencias originadas por la difusión inevitable, aunque no deseada, de enfermedades para las cuales los indios carecían de defensas.

El resultado fue una colonización con todas sus características, difícil de emprender y peligrosa de conducir, la incorporación a un imperio que merced a aquellos acontecimientos fue el más importante de su Era. Asimismo bajo una aspiración deseada a lograr una rentabilidad (bajo la figura de *ganar honra y adquirir hacienda*) resistieron situaciones insoportables, como la carencia de elementos imprescindibles (calzado, vestido y herramientas para sus animales), ataques de otros europeos aposentados en «islas inútiles» o sobre poderosas armadas, muy pocos lograron el éxito anhelado, como suele suceder entre emigrantes y, su variante moderna suavizada lingüísticamente, «expatriados».

Pero también reordenaron el territorio, creando cargos gubernativos y promoviendo la creación de ciudades algunas efímeras (como la Navidad, la Isabela, Nombre de Dios, Santa María la Antigua) y otras brillantes (como Santo Domingo, Panamá, La Habana...); asimismo facilitaron, fundamentalmente, la consecución de transferencias, de unos intercambios de lo que se ha denominado *agricultura viajera* (30) y alguna otra de diferente índole.

Se ocasionó la ordenación de los residentes e inmigrados y el desarrollo de nuevos modos de vida, de relaciones interétnicas y hasta de mezcla de pueblos bajo algún factor común de índole cultural. Fue la reordenación de aquellos territorios. Fue el producto de una generación que, hallándose en una encrucijada histórica y geográfica, favoreció decididamente, un progreso que ofrece brillantes logros y no oculta sombras deslumbrantes. Se produjeron nuevos complejos culturales, se sincretizaron otros. Se alteraron ideas sobre ética y justicia, estética y tecnología, de uso y abuso.

No parece exagerado hablar de éxito. En lo personal, algunos lo obtuvieron; en este periodo el propio Elcano fue solemnemente armado caballero y recibió, como menciona Herrera, la leyenda “*primus circumdedisti me*”, también hubo un éxito económico que bien puede simbolizarse en el clavo

(30) Llegaron a Europa la patata y batata, maíz y tomate, cacahuete, quina, pita, nopal, tabaco, coca... y entraron en el Nuevo Mundo productos alimenticios como la caña, vid y olivo, arroz, trigo, garbanzo, centeno y naranjo; animales de carga y tiro (caballo, asno, mulo) y de otra índole como ovino, bovino y caprino; animales domésticos gallina, paloma, pato, perro, gato... De forma análoga podría hablarse de la farmacopea, la vestimenta e incluso las armas y herramientas que fueron transferidas a uno y otro lado del océano.

que trajo la nao “Victoria”, lo fue en lo político, en lo geográfico (las cartas universales de Ribero de 1529 son un monumento cartográfico) y cosmográfico e, incluso, con todos los problemas por doquier, en lo militar y en lo náutico.

No le faltaba razón a Maquiavelo cuando enfatizaba en 1513 (publicado en 1531) sobre lo difícil de emprender y lo peligroso de conducir que resulta tomar la iniciativa en la introducción de un nuevo orden; parece que tampoco es fácil de comprender. Poner en valor, reordenar, reorganizar todo un Nuevo Mundo exigió más tiempo del aquí destacado y la llegada de más y distintos protagonistas a los aquí enunciados. Fue oportuno Cárdenas cuando se sentía humilde ante los *secretos maravillosos de las Indias* (31) en el México de 1591. Pero también es adecuado citar a Cervantes (aunque casi tres lustros después) cuando, en su *Viaje al Parnaso*, pone en boca de Apolo una idea que podía haber dedicado a la corona: “El bien que está adquiriendo, conservarlo con maña, diligencia y cordura es no menor virtud que el granjearlo”.



Mariano Benlliure realizó esta medalla conmemorativa de Elcano, con motivo del 35.º aniversario de la Real Sociedad Geográfica.

Las primeras Ordenanzas para la Casa de la Contratación

Ordenanzas de 1503

Don Fernando y doña Isabel, por la gracia de Dios, Rey y Reina de Castilla, de León, de Aragón, de Sicilia, de Granada, de Toledo, de Valencia, de

(31) «Imaginar yo ahora que en mundo nuevo, de historia nueva, siendo mayormente nuevo, y tan moderno el escritor, no haya mil faltas que notar, mil sobras que quitar y aún mil buenas cosas que añadir» (México, 1591).

Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén y de los Algarves, de Algeciras, de Gibraltar y de las islas Canarias; conde y condesa de Barcelona, y señores de Vizcaya y de Molina, duques de Atenas y de Neopatria, condes de Rosellón y de Cerdania, marqueses de Oristán y Gociano: Hacemos saber a todos cuantos esta nuestra carta viereis, como Nos mandamos hacer en la muy noble ciudad de Sevilla una Casa de Contratación, en que han de estar y residir ciertos oficiales que han de tener cargo de las cosas tocantes a la dicha contratación, conforme a unas ordenanzas que cerca de ello mandamos hacer, su tenor de la cual es este que sigue:

1. Primeramente, ordenamos y mandamos que en la ciudad de Sevilla se haga una Casa de Contratación para que en ella se recojan y estén el tiempo que fuere necesario todas las mercaderías y mantenimientos y todos los otros aparejos que fueren menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias, y para las otras islas y partes que Nos mandaremos, y para enviar allá todo lo que de ello convenga enviar, para en que se reciban todas las mercaderías y todas las cosas que de ellas se enviaren a estos nuestros reinos, para que allí se venda de ello todo lo que se hubiere de vender, y contratar a otras partes donde fuere necesario; la cual dicha Casa mandamos que sea hecha de manera que haya en ella disposición para todo lo susodicho.

2. Otrosí, ordenamos y mandamos que en la dicha Casa se hagan apartamientos convenientes, según que bien visto fuere, en que cada cosa de las susodichas haya de estar y está; por manera que esté bien guardado todo lo que allí se pusiere, en lugares que no se pueda dañar, y esté lo uno apartado de lo otro, según la calidad de las mercaderías requiriere.

3. Otrosí, ordenamos y mandamos que dentro de la dicha Casa se dipute y haga un lugar, que esté apartado, en que los oficiales que por Nos serán nombrados para estar y residir en la dicha Casa se junten cada día las horas que fueren necesarias, para que allí juntos entiendan en proveer todas las cosas que convengan a la dicha negociación, y para el buen despacho y expediente de las mercaderías que a la dicha Casa se trajeren, y para las contratar y vender enviar donde fuere necesario, y para negociar todas las otras cosas que para la administración de la dicha hacienda convenga

4. Otrosí, ordenamos y mandamos que en la dicha Casa esté y resida un factor que sea hombre hábil y diligente, que tenga cargo de la dicha negociación, y un tesorero, el cual haya de recibir y reciba todas las cosas y mercaderías y mantenimientos y dineros y otras cualesquier cosas que hubiere y vinieren de la dicha Casa, y un contador o escribano que sean personas hábiles y de buena fama; los cuales tengan sus libros en cuadernos de marca mayor, en que escriban y asienten todas las cosas que el dicho tesorero recibiere, y las que fueren a su cargo de cobrar, así en mercaderías como mantenimientos y dineros que hubiere y vinieren a la dicha Casa y asimismo todas las cosas que el dicho factor despachare e hiciere en la dicha negociación, poniendo cada cosa sobre sí en títulos apartados, haciendo primeramente el

cargo de lo que se recibiere y cobrarse, y fuere a su cargo de cobrar, y después la data de lo que se gastare, y cómo y en qué cosas se pagó, y a qué personas y por qué causa; las cuales dichas personas de uso declaradas, mandamos que sean las que por vos para ello fueren nombradas y diputadas, y que las dichas personas hagan todo lo susodicho dentro en la dicha Casa y estando juntos, porque en todo ello haya más recaudo, en los cuales dichos libros mandamos que señalen y firmen todos los dichos factor y tesorero y escribano en cada partida.

5. Otrosí, ordenamos que todas las mercaderías que el dicho tesorero de la dicha Casa recibiere, las reciba en presencia del dicho factor y del dicho escribano o contador, y reciba cada una de las dichas mercaderías por de la suerte que fuere, declarándolo todo por menudo, y los precios que hubieren costado, y la cantidad que de cada cosa recibiere, porque unas mercaderías valen más que otras, y en esto no se pueda hacer ni hagan fraude ni engaño alguno.

6. Otrosí, mandamos a los dichos factor y tesorero de la dicha Casa tengan cuidado de se informar y saber de todas las mercaderías y otras cosas que fueren provechosas y que haya de ellas necesidad para la dicha contratación, y en qué tiempo será necesario de las enviar y qué navíos serán menester para lo llevar, y que para el tiempo que vieren que conviene tengan juntas y aparejadas todas las mercaderías y mantenimientos que para la dicha contratación en aquel viaje fueren necesarias y los navíos en que han de ir; de manera que por su culpa ni negligencia no se impida ni dilate el dicho viaje, y se haga todo como convenga para la buena negociación de la dicha contratación.

7. Otrosí, que los dichos oficiales hayan de tener y tengan mucha astucia y cuidado de las mercaderías y mantenimientos y cosas que pudieren tomar fiadas a buenos precios para que en ello ni en los precios por que las tomaren no se pueda recibir mucho daño, y asimismo de las mercaderías y mantenimientos que hubieren de comprar a dinero a luego pagar, en qué tiempo las compren, para que sea a los precios más provechosos que ser pudieren para la dicha contratación; por manera que la dicha Casa esté proveída y fornecida de todas las mercaderías y mantenimientos que fueren necesarios, según y cómo se requiere para los viajes que en aquel tiempo se hubieren de hacer para las Indias, y para que en viendo el tiempo de enviar los navíos los puedan despachar sin que su culpa ni causa haya en ello impedimento ni dilación alguna.

8. Item, mandamos que los dichos oficiales hayan de tener y tengan cuidado de buscar personas convenientes y de buen recaudo para capitanes de los navíos que hubieren de ir a hacer los dichos viajes con las dichas mercaderías, y asimismo escribanos que sean buenas personas fiables para ante quien se los entreguen y haga cargo de todas las mercaderías y mantenimientos que recibieren en dichos navíos, y los dichos patrones firmen de sus nombres en el libro o libros donde se asentaren en su cargo lo que así reciben, y lo den y entreguen por ante los dichos mismos escribanos, a las personas que por

nuestro mandado lo hubieren de recibir en las Indias, o en otras partes donde por los dichos oficiales fuere consignado para que se haya de descargar y tomen conocimientos firmados de las personas a quien lo entregaren y de los escribanos ante quien lo entregaren, el cual ha de tener y entregar a los dichos oficiales de la dicha Casa, para hacer cargo de ello a los que lo recibieren según dicho es.

9. Item, mandamos que los dichos oficiales hayan de tener y tengan mucho cuidado de ver y saber el costo que los dichos navíos hicieren en los dichos viajes por el flete que llevaren, y vean si conviene para el bien de la dicha negociación, para que se haga a menos costa, que Nos mandemos hacer algunos navíos para la dicha contratación, y qué ventaja hay de lo uno y lo otro, y cuál es lo que más cumple a nuestro servicio y al bien de la dicha negociación, y nos lo notifiquen y hagan saber para que Nos les enviemos mandar lo que hagan.

10. Otrosí, mandamos que los dichos oficiales, cada y cuando despacharen los dichos navíos para los dichos viajes, hayan de dar y den a los capitanes de los dichos navíos y a cada uno de ellos y a los escribanos que en ellos fueren, por escrito, la instrucción de todo lo que han de hacer firmada de sus nombres, así del viaje que han de llevar, como de la orden que han de tener el dar y entregar de las dichas mercaderías a las personas que las hubieren de recibir por nuestro mandado, según dicho es, y de lo que han de hacer para el retorno de lo que han de traer, porque no excedan de aquello que por la dicha instrucción les fuere mandado, so las penas que a ellos bien visto fuere que se les debe poner.

11. Otrosí, mandamos que los oficiales de la dicha Casa tengan mucho cuidado de se informar de los oficiales que por nuestro mandado estuvieren en las Indias para entender en las cosas de allá, para que les avisen de todo lo que para ella fuere necesario así de mercaderías como de mantenimientos, porque acatadas las cosas de que allá fueren avisados, provean de las mercaderías y mantenimientos que fueren necesarias según la necesidad que allá hubiere y los tiempos para que se enviaren, y les escriban y hagan saber todas las cosas que ellos enviaren para allá, y las que les parecieren que de allá les deben de enviar para acá, según la necesidad que acá hubiere de ellas, para que los dichos oficiales que residieren en las Indias les envíen a estas partes las cosas y mercaderías que allá hubieren de que acá les avisaren que hay necesidad, porque en todo ello haya el despacho que conviene para la buena negociación de la dicha contratación; y que de todas las cosas que cumplieren a la negociación que Nos mandemos proveer así que escriban de las Indias, como de lo que los dichos oficiales vieren que cumple, nos envíen relación con su parecer, y Nos mandaremos señalar personas en nuestra corte que tengan especial cargo de los despachos que en ella se hubieren de hacer tocantes a la dicha contratación, porque mejor y con más brevedad se haga.

12. Otrosí, mandamos a los dichos oficiales de la dicha Casa que todo el oro que viniere de las Indias lo reciba el dicho tesorero en la manera que por estas nuestras ordenanzas lo habemos mandado, que reciban las otras merca-

derías de suso declaradas y en presencia del dicho factor y escribano, y que luego como fuere venido y lo hubieren recibido nos escriban y hagan saber la cantidad del oro que hubiere venido y hubiere recibido, y cuánto puede montar después de ser labrado, y nos envíen cada año la cuenta de todo su cargo y data de las cosas que hubiere recibido y dado, para que Nos seamos informados de ello. Y asimismo nos envíen una copia firmada de sus nombres de todas las deudas que hubiere en la dicha Casa, de todas las libranzas que Nos hubiéremos librado en ellos a cualesquier persona y por ellos hayan sido aceptadas, para que Nos mandemos proveer sobre todo ello como cumple a nuestro servicio, y les enviemos a mandar lo que han de pagar y hacer después de visto lo que hubiere venido y se debiere; y entre tanto mandamos que los dichos oficiales de la dicha Casa no pueden gastar ni gasten cosa alguna del dicho oro que a la dicha Casa y a su poder viniere de las Indias sin nuestra licencia y especial mandado, y hasta tanto que Nos por nuestra merced que se gaste la suma que aquel oro montare; diciéndoles que tomen y gasten tanta cuantía para los gastos y deudas de la dicha Casa, y que de lo otro que sobrare hagan lo que la nuestra merced fuere, pero queremos que entre tanto que nos hacen saber lo susodicho, los dichos oficiales tengan cuidado de hacer labrar el dicho oro en la casa de la moneda de la dicha ciudad de Sevilla, para que hayamos breve despacho en lo que de ello mandaremos gastar.

13. Otrosí, mandamos que los patrones y escribanos de los navíos en que viniere el oro y otras mercaderías y cosas que las Indias se trajeren a la dicha Casa, traigan certificación y copia firmada de los oficiales de las Indias que de ello tuvieren cargo, de la cantidad del oro y otras cosas que trajere, porque por la dicha copia lo den y entreguen a los oficiales de la dicha Casa de Sevilla, las cuales copias han de guardar los dichos oficiales para dar sus cuentas por ellas, y han de dar conocimiento de todo lo que recibieren a los dichos patrones y escribanos para su descargo.

14. Otrosí: porque nuestra merced es que los oficiales de la dicha Casa hayan de tener y tengan cargo de todo el trato que por nuestro mandado se ha de hacer en las partes de la mar pequeña y del cabo de Aguer, y de otra cualquier parte de la Berbería. Mandamos que los dichos oficiales se informen de todo ello y vean lo que conviniere y fuere necesario de se proveer así de mercaderías como de mantenimientos, para que asimismo los envíen a las dichas partes de la mar pequeña y cabo de Aguer, o a otra cualquier parte de la Berbería, adonde Nos tuviéramos nuestros factores para que aquellos lo reciban y ellos les envíen el retorno de las mercaderías que en aquellas partes hubiere; los cuales dichos oficiales asimismo mandamos que tengan mucho cuidado de abastecer a sus tiempos la fortaleza de Santa Cruz de los mantenimientos y otras cosas que para ello fueren necesarias; por manera que siempre esté fornecida y abastecida de todo lo que convenga, guardando los unos y los otros en la forma del cargar y vender y contratar de las dichas mercaderías la forma y orden que por estas nuestras ordenanzas mandamos que se tenga y guarde en lo del trato de las Indias, por si se hallaren personas que

quieran arrendar el dicho trato, de manera que vean qué será nuestro servicio y provechoso a que la renta del dicho trato se acreciente, entiendan en ello y lo concierten placiendo a Nos, y antes que lo despachen nos avisen de ello por extenso para que lo mandemos otorgar y proveer como la nuestra merced fuere.

15. Otrosí, mandamos que de todo lo que los dichos oficiales de la dicha Casa cargaren y enviaren para el trato de la dicha mar pequeña y cabo de Aguer y a otra cualquier parte de la Berbería, y para fornecer la dicha fortaleza de Santa Cruz, a cada uno de los dichos escribanos de la dicha Casa hagan un libro encuadernado en que pongan todo lo que así cargaren para el dicho trato, y lo que costó cada cosa de ello; y asimismo lo que en retorno de aquello se trajere a la dicha Casa, haya cuenta y razón, según y por la forma y orden que por estas nuestras ordenanzas mandamos que se haga en lo de las Indias.

16. Otrosí, mandamos a los dichos oficiales de la dicha Casa que con mucha astucia y diligencia procuren de saber y sepan de todas las cosas que hay en las dichas islas de Canaria, de que se pueda hacer provecho y para que se pueda contratar, para que sabido den orden que las dichas cosas se aprovechen y contraten en estos nuestros reinos, y de qué manera se deben negociar los azúcares y otras cosas que en ellas hubiere y qué derechos será bien que se ordenen de poner en las dichas islas para que nuestras rentas puedan ser acrecentadas sin mucho daño de la población de las dichas islas, y para que de todo nos avisen; y mandamos que en la forma del comprar dichas mercaderías y mantenimientos, y cargar y llevar a las dichas islas y en lo que de ellas se trajere a la dicha casa, se tenga y guarde la misma forma y orden que por estas nuestras ordenanzas mandamos que se tenga y guarde en las otras contrataciones de suso declaradas, y que lo uno y lo otro venga a la dicha Casa para que de todo ello se provea lo que por nuestras ordenanzas mandamos hacer.

17. Otrosí, mandamos que los dichos oficiales de la Casa tengan cargo general de todas las cosas que se han de hacer para la contratación, así de la tierra que descubrió Bastidas, como de las islas donde se hallan las perlas, y las otras que ahora descubriere el Almirante don Cristóbal Colón, y de todas las cosas que para ello fueren necesarias de se hacer y proveer, especialmente en cuanto toca a la primera armada que por nuestro mandado ha de ir a la dicha tierra que descubrió Bastidas. Mandamos que los dichos oficiales tengan mucho cuidado en saber si algunas personas querrían tomar cargo de hacer la dicha armada a sus costas, y de proveer de todas las otras cosas, que por la dicha contratación fueren necesarias, así de mercaderías como de mantenimientos, y si convendrá a nuestro servicio que mandemos dar la dicha licencia a las personas que así se quisieren encargar de ello, con tanto que las personas a quien así diéremos la dicha licencia vayan so la obediencia de nuestro capitán, que por Nos fuere nombrado para la dicha armada, y con que las dichas personas que así hicieren la dicha armada, y a quien diéremos la dicha licencia nos hayan de dar y den la parte que Nos hubiéremos de

haber, según el asiento que con ellos mandáremos tomar de lo que la dicha tierra rescaten y hubiere en el dicho viaje, sin que saquen ni descuenten de ello ningún costo, así del flete de los dichos navíos como de las mercaderías y mantenimientos que llevaren para hacer la dicha contratación ni otra cosa alguna, y antes que lo acaben de asentar lo consulten con Nos.

18. Item, en cuanto toca a la contratación que se ha de hacer en la dicha tierra donde se hallan las perlas, mandamos que los dichos oficiales de la dicha Casa tengan mucho cuidado de ver y saber la forma que se debe tener en la contratación de la dicha tierra donde se hallan las dichas perlas y de los aparejos que fueren necesarios de se hacer para ello, y de qué manera se hará que sea a menos costa y con más provecho nuestro, y para que el dicho trato se aumente, y que de todo ello nos hagan relación para que Nos lo mandemos proveer, como hubiéremos que más cumple a nuestro servicio.

19. Item, en cuanto toca a la contratación que se ha de hacer en la dicha tierra que ahora, placiendo a Dios, se descubriere por el dicho Almirante, mandamos que los dichos oficiales de la dicha Casa tengan mucho cuidado de saber que tierra es la que así se descubriere, y que mercaderías y otras cosas hay en ella, y que forma se tendrá en la contratación de la dicha tierra y de las cosas que para ello fueren necesarias, y que de todo ello nos informen plenariamente, para que mandemos proveer en ello como cumpla a nuestro servicio.

20. Otrosí, es nuestra merced que todas las mercaderías que se cargaren y sacaren de la dicha Casa, y las que se trajeren a ella sean francas de almojarifazgo, y de todos otros derechos, así de entrada como de salida, y de alcabala de la primera venta.

Por ende, por esta nuestra carta mandamos a los oficiales que han de estar y residir en la dicha Casa de la Contratación de la dicha ciudad de Sevilla que guarden y cumplan todo lo en las dichas ordenanzas contenido y que contra el tenor y forma de lo que en ellas contenido, nos vayan ni pasen por alguna manera; y mandamos a los nuestros libros contadores mayores que asienten en los nuestros libros el traslado de esta nuestra carta, y sobrescrita de ellos den el original para que se cumpla lo en ella contenido, y los unos ni los otros no hagáis ni hagan ende al por alguna manera, so pena de la nuestra merced, y de diez mil maravedís para la nuestra Camarada a cada uno que lo contrario hiciere; y demás mandamos al hombre que vos está nuestra carta mostrare, que vos emplace que parezcáis ante Nos en la nuestra corte do quiera que Nos seamos, del día que vos emplazare hasta quince días primeros siguientes so la dicha pena; so la cual mandamos a cualquier escribano público que pare esto fuere llamado, que dé ende al que vos la mostrare, testimonio signado con su signo porque Nos sepamos en cómo se cumple nuestro mandado.

Dada en la villa de Alcalá de Henares a veinte días del mes de enero de mil y quinientos y tres años.

Yo el Rey. Yo la Reina.

Yo Juan López de Lazárraga, secretario del Rey y la Reina nuestros señores la hice escribir por su mandado.

Ordenanzas de 1510

El Rey: Nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias del mar Océano que reside en la ciudad de Sevilla, los que ahora sois o seréis de aquí adelante: al tiempo que se fundó esa dicha Casa mandamos hacer ciertas ordenanzas que convenían para la fundación e gobernación de ella; y después ha placido a Nuestro Señor que se han descubierto más tierras e islas en las dichas Indias, y han crecido y crecen más cada día la contratación y negocios de la dicha Casa; e Nos, queriendo proveer en ello por el bien y acrecentamiento de las dichas Indias y buen despacho de nuestra hacienda y tratantes en ellas, y bien e pro común general de estos reinos, platicado con nos del nuestro Consejo, acordamos que demás de las dichas ordenanzas (32) se hiciesen otras, su tenor del cual son estas que se siguen (33):

1. Primeramente, ordenamos y mandamos que, conforme el capítulo de la dicha fundación, vos los dichos oficiales vos juntéis en la dicha Casa dos veces al día, los días que no fueren fiestas, en esta manera: desde San Miguel hasta Santa María de marzo, en la mañana desde las diez horas hasta las once horas, y después de mediodía desde las cinco horas hasta las seis horas; y desde Santa María de marzo hasta San Miguel, en la mañana desde las nueve horas hasta las diez horas, y después de mediodía desde las cinco horas hasta las seis horas, y el despacho así de la justicia como de la hacienda sea estando así juntos, y no de otra manera; salvo estando alguno de vos ausente de la dicha ciudad o doliente o estando ocupado en cosas de nuestro servicio.

2. Item, mandamos que todos los despachos que se hicieren en la corte para las Indias, vos los dichos oficiales los registréis en esa Casa, asentando en un libro el traslado, porque ahí esté entera relación de todo lo proveído: y

(32) Don Fernando y doña Isabel, por la gracia de Dios, Rey y Reina de Castilla, de León, de Aragón, de Sicilia, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén y de los Algarves, de Algeciras, de Gibraltar y de las islas Canarias, conde y condesa de Barcelona, y señores de Vizcaya y de Molina, duques de Atenas y de Neopatria, condes de Rosellón y de Cerdeña, marqueses de Oristán y Gociano: Hacemos saber a todos cuantos esta nuestra carta viereis, como Nos mandamos hacer en la muy noble ciudad de Sevilla una Casa de Contratación, en que han de estar y residir ciertos oficiales que han de tener cargo de las cosas tocantes a la dicha contratación, conforme a unas ordenanzas que cerca de ello mandamos hacer, su tenor de la cual es este que sigue:

(33) (1) Creación de la Casa, en Sevilla, con suficiente holgura, para que en ella se recoja y almacene mercaderías, mantenimientos y aparejos necesarios para la contratación de las Indias tanto para enviar como para recibir.

(2) Se hagan en la Casa los compartimientos precisos, según la calidad los productos a almacenar.

(3) Se hagan en la Casa las habitaciones precisas para los oficiales tanto para su despacho como para su residencia.

(4) Los oficiales nombrados: Factor (hábil y diligente que se ocupe de la negociación), Tesorero (receptor de los productos y dineros) y Contador o escribano (los tres, hábiles y de buena fama), que asentarán todos los datos, todos juntos y los tres firmarán en cada partida.

vos los dichos oficiales miréis muy bien si va algo en ellas que no cumpla nuestro servicio, o que sea en daño de la dicha negociación, e si hallares algo de esto, me informéis luego de ello para que yo lo mande proveer como convenga; y las dichas provisiones y despachos que fueren, así para vosotros como para las Indias, han de ir señaladas de las personas que por nuestro mandato tuvieren cargo de la dicha negociación en la corte.

3. Item, ordenamos y mandamos que de aquí adelante todo el cargo y descargo de la hacienda que ocurriere en esa Casa asentéis particularmente en libros de marca mayor encuadernados que tenéis en la Casa, conforme al capítulo de la dicha fundación, cada cosa luego como pasare, y firméis todos tres en los dichos libros en fin de cada capítulo o capítulos como se asentare cada negocio.

4. Item, mandamos que después de asentado, conforme al asiento de los dichos libros, deis a las partes el libramiento o libramientos firmados de vuestros nombres para el tesorero de la Casa, de todo lo que se hubiere de dar e pagar, para que les

pague; el cual tome conocimiento de las partes de lo que así pagare en las espaldas del dicho libramiento, porque por allí le han de tomar su cuenta de aquí adelante; pero porque algunas veces se ofrecerá de pagar algunas menudencias, que sería grande prolijidad dar libramiento para cada cosa semejante, mandamos que para pagar doscientos maravedís abajo nos deis libramiento, sino que asentéis lo que así pagareis en un libro aparte; y en fin, de quince en quince días lo paséis al libro general, y firméis en la orden suso dicha, y para los maravedís que en ello montare deis al dicho tesoro vuestra nómina firmada para su descargo, para que por virtud de ella le pasen en cuenta los dichos maravedís.

5. Item, mandamos que en la forma susodicha carguéis al dicho tesorero en otro libro o libros aparte toda la ropa, armazón e artillería e jarcias e otras cualesquier cosas que se compraren o vinieren a la dicha casa, hasta la menor cosa, y cuando hubiereis de dar algo de ello para las armadas o para cualquier parte, sea con vuestro libramiento, y tomando conocimiento de las partes para su descargo en las espaldas del dicho libramiento; y cuando las dichas armas o cualquier cosa que así se diere, hubiere de volver a la dicha casa, pongáis mucha diligencia para que se cobre, y lo tornéis a cargar al dicho tesorero, porque en todo haya el recaudo que es menester.

6. Item, porque cuando se hace alguna obra o armada son menester muchos materiales y jarcias que se compran en diversas partes y maneras y tiempos, y si cada cosa de aquellas se pusiese en el libro principal en la orden susodicha, sería revolver lo uno con lo otro, de manera que nos e pudiese bien concertar: mandamos que lo tal asentéis en un libro aparte cada linaje de cosas por sí, guardando en el librar e pagar e firmar la orden suso dicha, y cuando se acabare la tal armad u obra, asentéis todo lo que así hubiereis fecho en el libro principal, y firmad al cabo de todo, porque Nos queremos que todo lo que hiciere y pasare en la dicha Casa se asiente en los dichos libros particularmente, y se despache de esta manera.

7. *Item, porque están muchas islas e tierra firme descubiertas en las dichas Indias, que hasta ahora no se ha procurado ni puesto diligencia de saber el fruto que en ellas hay, mandamos vos que con mucha diligencia entendáis en ello, y pareciendo cualesquier personas que quieran entender en ello, platiquéis contratéis con ellos todo lo que viereis que cumple para cada tierra o isla, según de la calidad que fuere, como convenga a nuestro servicio, y lo que sobre esto hicieréis, platicareis e contratareis e ordenareis, nos lo hagáis saber antes de determinar con las partes cosa alguna, para que yo provea en ello como convenga.*

8. *Item, porque Nos tenemos mandado que no se meta en estos reinos ningún brasil de fuera parte, sino de las Indias que pertenecen a Nos: yo vos mando que con mucho cuidado y diligencia hagáis pregonar la dicha pragmática en los lugares acostumbrados de estos reinos, e procuréis que se guarde de aquí adelante, e proveáis cómo se traiga la cantidad de brasil que viereis que se pueda despachar, y pongáis mucha diligencia en el despacho de ello; y si algunos quisieren hacer partido de tomar alguna suma de dicho brasil cada año, lo platiquéis e comunicéis con ellos, y antes de concluir vos aviséis de ello para que mandemos proveer lo que más cumpla a nuestro servicio.*

9. *Item, ordenamos y mandamos que en viendo cualquier nao o navíos de las Indias al puerto, vais a las tales naos o navíos solamente con vuestro alguacil e ministros, sin otras personas de fuera, y haciendo primeramente la diligencia que acostumbráis hacer, echéis a todos fuera de la nao y con mucha diligencia sepáis e catéis si viene algún oro hurtado por marcar o por registrar, y lo que hallareis de esta manera y el cuatro tanto de los bienes del que lo trae sea confiscado para nuestra Cámara y Fisco; y queremos que haya la tercia parte de este oro e pena el descubridor si lo hubiere, y prendáis el cuerpo a la tal persona, e nos informéis del caso, para que yo lo mande castigar conforme a la justicia; y queremos que pongáis una persona para guarda y catador de las dichas naos, que sea fiel e sepa del arte, con el salario que fuere justo.*

10. *Item, que si alguna persona comprare algún oro por marcar o por registrar, mandamos que el comprador incurra en la misma pena que incurre el que trae hurtado el dicho oro, y que el acusador haya la tercia parte, y que vosotros procedáis contra las tales personas, y ejecutéis en sus personas e bienes conforme a justicia.*

11. *Item, Nos habemos mandado al nuestro Almirante e oficiales de las Indias que no dejen partir ninguna nao de aquí adelante para estos reinos sin que traiga mantenimiento por ochenta días, o por el tiempo que les pareciere, para que no les falten hasta llegar a Sevilla, y un capitán que ellos señalaren con su instrucción, porque so color de mantenimientos e soltura no toquen en ninguna tierra, como hacen hasta aquí; yo vos mando que cuando viniere las dichas naos os informéis si han tocado en alguna tierra o fecho algún fraude o engaño, o excedido el tenor de la instrucción, y si les hallareis culpantes, ejecutéis las penas en sus personas e bienes conforme a justicia.*

12. *Item, mandamos, que después que recibiereis en la nao el oro que viniere de las Indias, todas las diligencias que se hubieren de hacer hasta entregar el dicho oro al tesorero fecho moneda, las hagáis estando juntos y no de otra manera.*

13. *Item, cuando partieren las dichas naos a las dichas Indias, vosotros daréis a los maestros y gente de ellas, aunque no vayan por nuestro mandado, una instrucción de la manera que han de tener así a la ida como a la venida, con las declaraciones y penas que vos pareciere, y aquéllas haréis cumplir y ejecutar por evitar que no hagan fraude ni engaño.*

14. *Item, mandamos que de aquí adelante tengáis mucho cuidado e diligencia en recoger todos los bienes de los que murieren en las Indias y en los viajes de ellas, y tengáis en la dicha casa un libro en que se asienten los dichos bienes en la misma orden e manera que se asentare nuestra hacienda; y una arca de tres llaves donde estén los dichos bienes, y que vos los dichos oficiales los pongáis en tabla e publicuéis e hagáis pregonar, diciendo qué bienes son y de qué personas y de qué lugares, en los tiempos que a vosotros pareciere que basta para que venga a noticia de todos; y cuando se hallare a quién pertenezcan de derecho, se los deis sin dilación alguna, y que quede razón de ello en el libro y conocimiento de las partes.*

15. *Item, que mandéis a los maestros, e Nos por la presente les mandamos, que cuando falleciere alguno en la mar de los que fueren o vinieren en su nao, pongan por inventario sus bienes ante el escribano de la nao y testigos, y cuando vinieren a Sevilla los entreguen a vos los dichos oficiales, sin que falte cosa alguna, para que en la provisión de ellos tengáis la forma que en el capítulo susodicho se contiene.*

16. *Item, mandamos que cuando partiere alguna nao para las Indias, vosotros con el maestre nombréis pro escribano el más hábil de ella, por ante quien pasen las cosas de entre los mismos maestros e marineros e pasajeros, e testamentos e inventarios de difuntos que murieren en la nao.*

17. *Item, mandamos que ninguna persona de las que vienen de las Indias registre oro ajeno por suyo, so pena de perderlo con el cuatro tanto de sus bienes para la Cámara, y que sea la tercia parte para el acusador, y que vos los dichos oficiales pongáis mucha diligencia en averiguar lo que así se hiciera, y en castigar a la persona o personas que en ello hallareis culpantes, conforme a la justicia.*

18. *Item, yo he mandado que todas las cosas que me escribieren de las Indias el Almirante e oficiales que tocaren a la hacienda e contratación, que juntamente con el despacho que para mí escribieren, escriban a vosotros la sustancia de lo que es este se me hace saber; por ende yo vos mando, que con mucha diligencia miréis lo que así se vos escribiere, e lo que vosotros pudieris proveer sin esperar nuestro mandamiento, lo proveáis e me aviséis de ello, e sobre lo otro me escribáis luego vuestro parecer para que yo provea en ello como convenga a nuestro servicio.*

19. *Item, yo enví a mandar al dicho Almirante e oficiales que de aquí adelante vos envíen cuenta e razón de todo el cargo y descargo de la hacien-*

da particularmente, porque en esa casa haya razón de todo: mandamos vos que asentéis en un libro aparte toda la cuenta e razón que de allá vos enviaren, y la misma forma se tenga con la isla de San Juan e con las otras islas e tierras que se poblaren de aquí adelante.

20. *Item, mandamos que no consistáis ni dejéis pasar a las Indias a ninguna persona de las prohibidas, e los que pasaren vayan con vuestra licencia, conforme a la pragmática, la cual mandamos que esté en el libro de las ordenanzas de esa casa.*

21. *Item, mandamos que las licencias que diereis a los que pasaren a las Indias, o enviaren mercaderías para no pagar derechos, se asienten primero en un libro o cuaderno, donde señaléis y lo concertéis después con el registro que diere el maestre de la nao de la ropa que va en ella, e lo que no viniere en el registro se pierda, y que fuere culpado en lo suso dicho sea castigado conforme a la justicia.*

22. *Item, mandamos que cuando enviareis alguna mercadería o cosas a las Indias tengáis cuenta aparte para saber el retorno y nos hagáis relación de ello.*

23. *Item, que el oro que vos los dichos oficiales embargareis a pedimiento de partes, lo tengáis en un arca de tres llaves en poder del tesorero, e no de otra persona de fuera.*

24. *Item, que todas las provisiones que firmareis vos los dichos oficiales, e se proveyeren tocantes a las Indias en cualquier manera, firméis primero otro tanto, o la sustancia de ello, en los libros, cada cosa en su lugar, excepto lo del juzgado, que aquello vaya por su orden.*

25. *Item, vos mandamos que las cosas de justicia que fueren de alguna importancia las determinéis con acuerdo y parecer de vuestro letrado o letrados, firmando juntamente con vosotros en la tal sentencia o sentencias; y cuando hubiereis de pronunciarlas este presente el letrado, para que se haga todo conforme a justicia.*

26. *Item, porque a nuestro servicio cumple que en la dicha Casa de la Contratación haya una casa de armas para donde se recojan aquellas armas que se compraren para proveer los navíos que mandaremos ir a las Indias o a descubrir tierra, mandamos que hagáis hacer la dicha casa y nos aviséis qué armas y artillería hay en esa casa, y la cantidad que vos parece que será menester comprar más para que esté bien proveída la dicha casa para lo que ocurriere.*

27. *Item, mandamos que pongáis en tabla el traslado del arancel de los derechos que llevan los escribanos del reino, e por aquél mandéis que se lleven los derechos de los pleitos que pasaren ante vosotros; y también se ponga en tabla los vedamientos e libertades que deben saber los que tratan en las Indias porque ninguno pretenda ignorancia.*

28. *Item, que cuando hubiere preso o presos por vuestro mandado, visitéis un día en la semana la cárcel, y sea el viernes.*

29. *Item, mandamos que después que vos los dichos oficiales hubiereis determinados lo que se ha de hacer en cada un negocio, que cada uno de*

vosotros haga libremente lo que fuere a su cargo, sin que vos entremetáis el uno en lo del otro, conforme a un capítulo de las ordenanzas viejas que es este que se sigue:

Ordenamos e mandamos que en la dicha Casa esté y resida un factor que se hábil e diligente que tenga cargo de la dicha negociación e un tesorero, el cual haya de recibir e reciba todas las cosas e mercadurías e mantenimientos e dineros e otras cualesquier cosas que hubieren de venir a la dicha Casa, e un contador o escribano, que sean personas hábiles e de buena fama; los cuales tengan sus libros encuadernados de marca mayor, en que escriban e asienten todas las cosas que el dicho tesorero recibiere, e las que fueren a su cargo de cobrar, así mercadurías como mantenimiento e dineros que hubieren e vinieren a la dicha casa; e asimismo todas las cosas que el dicho factor despachare e hiciere en la dicha negociación, poniendo cada cosa sobre sí en títulos apartados haciendo primeramente el cargo de lo que así recibiere o cobrare, e fuere a su cargo de cobrar, e después la data de lo que así gastare, e cómo e en qué cosas se pagó e a qué personas e porque causa: las cuales dichas personas de suso declaradas, mandamos que sean las que por Nos para ello fueren nombradas e diputadas: e que las dichas personas hagan todo lo suso dicho dentro en la dicha casa y estando juntos, para que en todo ello haya más recaudo; en los cuales dichos libros mandamos que señalen e firmen todos los dichos factor e tesorero y escribano en cada partido.

Item, que vos los dichos oficiales guardéis todos los capítulos contenidos en las ordenanzas que se hicieron cuando la dicha Casa se fundó y después acá, excepto dos que hablan de contratación del cabo de Aguer, que por ahora no son necesarios.

30. Item, mando que cuando algún maestre de nao vos notificare que quiere fletar para las Indias, que todos juntos hagáis examinar si la tal nao es perteneciente para el viaje y los fletes que merece, y hasta aquella cantidad que hallareis que merece e vos parece, le deis licencia para tomar cambio para el fornecimiento de la nao e sus necesidades, y después hasta que se acabe de cargar la dicha nao, y el maestre de ella vos hubiere entregado el registro de la ropa que lleva, y tomado todo su despacho de esa casa no le visitéis, y fecho esto visitadle luego, y después de visitado no consistáis que tome más carga de lo que determinaren los visitadores, porque a causa de la demasiad carga no corra peligro en su viaje.

31. Item, que viniendo a la dicha casa cartas así nuestras como de las Indias y de otras partes, vos juntéis luego en la dicha casa y las veáis con diligencia y proveáis lo que convenga.

32. Item, mandamos que vos los dichos oficiales tengáis cuidado e vigilancia de todas las cosas que tocaren al bien de la dicha negociación de las Indias y de esa Casa, así de la justicia como de la hacienda generalmente, y entendáis e proveáis todo como convenga a nuestro servicio, y cuando viereis alguna cosa que no va en estas ordenanzas, que sea necesario ordenarse de nuevo, escribidnos sobre ello para que lo mandemos proveer.



El pintor A. Menéndez recreó una ideal negociación que llevó al tratado de Tordesillas. (Museo de la Marina, Lisboa)

33. Item, mandamos que si alguna vez entre vos los dichos nuestros oficiales hubiere diferencia sobre alguna cosa, si fuere de importancia y de tal calidad que la dilación no traiga peligro, nos enviéis relación del caso y vuestros votos, para que yo lo mande proveer; y en las cosas que no fueren de tanta sustancia firméis todos adonde acostaren los más votos, con tanto que tengáis un libro donde se asienten por auto lo que votare el que fuere del voto contrario.

34. Item, vos mandamos que trasladéis en un libro aparte por orden todas las provisiones e ordenanzas que hasta aquí se han dado para esa Casa y para las Indias desde la fundación de ella, y así el traslado de estas mis ordenanzas como las que se dieren adelante, para que siempre tengáis todo a mano, esta original y todas las otras pongáis en un arca donde estén cerradas y a buen recaudo.

35. Item, mandamos que las personas que hubieren de ir a tomar cuenta de sus cargos a los oficiales de esa casa conforme a estas ordenanzas las tomen.

Porque vos mandamos a vos los dichos oficiales que ahora sois o seréis de aquí adelante, que veáis las dichas ordenanzas, y así en general como en

particular, cada uno en lo que le cabe las guardéis e cumpláis, e hagáis guardar e cumplir en todo e por todo, según que en ellas se contiene, e contra el tenor e forma de ellas no vayáis ni paséis; apercibiéndoos que lo contrario haciendo lo mandaré proveer como convenga a nuestro servicio, e al bien del negocio. Fecha en Monzón a quince días de junio de mil quinientos diez años.

Yo El Rey.

Por mandato de su Alteza.- Lope Conchillos.- El obispo de Palencia. Conde.

MAGALLANES EN ESPAÑA

Pedro CONTRERAS FERNÁNDEZ
Coronel de Intendencia de la Armada (retirado)

En 1513, tras ocho años ausente de su tierra, con la única excepción que tuvo lugar en 1508, Magallanes regresó a su patria. Atrás quedaban duros momentos vividos en la India y en el lejano oriente, donde participó en una serie de acciones de armas, como (Conquista de Malaca, operaciones en Cannanore, Calicut, Diu, Cochín, Goa, etc) que lo acreditaron como un bravo soldado.

A pesar de haber estado alejado de su tierra durante un largo periodo, Magallanes continuaba siendo considerado como miembro de la Casa del Rei, lo que motivó su presentación ante el Monarca, con el convencimiento de que sus acciones serían debidamente recompensadas. La realidad fue bien distinta.

Poco después de su llegada, Magallanes se dirigió a Ponte de Lima para reclamar una cantidad que le debía Pedro Abráldez. No pudo conseguirlo por fallecimiento de éste, lo que supuso un gran perjuicio para su economía. Se alojó en casa de su hermano (la torre de Magalhaes), pero la posición social de este, a pesar de ser el cabeza de la rama segundona de la familia, era bastante precaria y la sociedad había cambiado mucho durante su ausencia.

En demanda de apoyo, buscó la protección de Juan Serrano, que había vuelto de Cannanore, pero sus esperanzas se vieron defraudadas al haber caído este en desgracia. Acudió después a su antiguo jefe, Diego López de Sequeira, que nuevamente había conseguido el amparo real, pero no quiso escucharle.

Vista la situación, Magallanes asumió que lo principal era obtener el favor real, por lo que redactó una humilde solicitud al Rey en la que pedía ser promovido al rango de «Cavaleiro Fidalgo», alegando para ello los méritos que consideraba suficientes tras su paso por la India y Asia. Limitaba su petición a merecer un ascenso sin mencionar la posibilidad de conseguir otra comisión en aquellas tierras. De entrada, únicamente pretendía el honor de ser recibido por el Monarca.

La disponibilidad monetaria de Magallanes se complicaba por momentos y su abogado le informó que la única vía para recuperar la deuda de Abráldez pasaría por interponer un pleito. Sólo el empleo de la espada le permitiría salir del atolladero y la ocasión se presentó propicia con ocasión de la revuelta originada en la plaza de Azamor, en la costa de Berbería. El jeque Muley Zeyam se negó a pagar el tributo debido al rey portugués y este envió una

fuerza armada para subyugarlo, bajo el mando del duque Jaime de Braganza. Dieciocho mil infantes y más de cuatrocientos navíos constituían el grueso de una fuerza preparada para aplastar al caudillo rebelde. Juan de Lisboa, considerado entonces como un prestigioso navegante en el ámbito europeo, fue nombrado piloto mayor de la misma. Su confianza en Magallanes como hombre de mar era total. Tras desembarcar al personal en la costa africana, regresó a Portugal para ocuparse de formar una flotilla destinada a buscar un paso entre el Atlántico y el Oriente, a través del continente americano. La operación sería financiada por Cristóbal de Haro.

En el combate de Azamor (marzo 1514), Magallanes sufrió una herida en una pierna que lo dejó cojo de por vida. Fue nombrado Cuadrilleiro Mayor, que era un empleo destacable, cuya responsabilidad alcanzaba, entre otros aspectos, al botín capturado al enemigo. Tras el fallecimiento de su jefe, el conde Juan de Meneses (15 mayo 1514) la envidia de sus rivales hizo su aparición y el relevo de aquel, don Pedro de Sousa, destituyó a Magallanes bajo la acusación de haberse apropiado de numerosas cabezas de ganado. En lugar de defenderse con las debidas formalidades, se desentendió del ejército y, sin autorización, regresó a Portugal, esperando nuevamente un permiso real para retornar a la India. Lo que se encontró fue una orden de volver de inmediato a Marruecos para responder de los cargos que se le atribuían. Fue juzgado y absuelto; y marchó nuevamente a Lisboa, donde decidió presentarse, sin previo aviso, en una de las audiencias públicas que, con carácter periódico, concedía el Rey. Ante éste, Magallanes solicitó un pequeño incremento de su «moradía». Se trataba de una retribución cuyo aumento implicaba automáticamente la subida de rango (Fidalgo da Casa de El Rei) y, por tanto, de consideración social. Hizo mención a sus méritos y a los hechos de armas en los que había tomado parte. Tras escucharlo, el Rey desestimó su solicitud con actitud descortés. A continuación, Magallanes hizo otra petición que fue igualmente denegada. Fue entonces cuando éste, convencido de que no tenía más alternativas, instó la posibilidad de servir a otro Señor. El Monarca, visiblemente enojado, le contestó que no le importaban sus necesidades ni a dónde se dirigiese.

Tras este incidente, Magallanes marchó a Oporto, donde comenzó a madurar la idea de desnaturalizarse de su patria y ponerse al servicio del Rey español. Pasó amargos momentos de penuria económica hasta que la fortuna le sonrió de nuevo, pudiendo recuperar el dinero debido por Abráldez a finales del año 1515.

Su horizonte laboral se centraba en la corte española. Un tío de su amigo Duarte Barbosa (Diego Barbosa) ocupaba un cargo relevante en los Reales Alcázares y Atarazanas de Sevilla, lo que podía proporcionarle alguna recomendación de trabajo en el país vecino.

Por aquella época, Magallanes se encontró en Oporto con Rui Faleiro, prestigioso astrónomo portugués y fabricante de instrumentos náuticos, a quien había conocido de joven en la escuela de pajes de la «Casa de El Rei», que igualmente había sido desterrado de la Corte. Ambos hablaron de la

búsqueda del ansiado paso entre el Océano Atlántico y el mar del Sur y concluyeron que lo mejor era trasladarse a Sevilla, donde residía Duarte quien, a través de su tío Diego, podría facilitar un acercamiento a la Corte.

De Oporto Magallanes se dirigió a Sevilla, en compañía de algunos veteranos pilotos, a donde llegaron el 20 de octubre de 1517. Faleiro alcanzó el mismo destino, en compañía de su hermano Francisco, un mes y medio después. Tuvo Magallanes buena acogida en la casa de los Barbosa, donde se enamoró de Beatriz, hija de Diego, amor que fue correspondido y se casaron a finales de dicho año (1517). Fruto de tal matrimonio fue su hijo Rodrigo.

En la Casa de la Contratación, Magallanes, sin olvidar las razones que le habían conducido a la capital hispalense, estableció lazos de amistad con personajes relevantes de dicha institución. Uno de ellos fue Juan de Aranda, factor de la misma, al que, con las debidas reservas, habló de su proyecto sobre un pretendido viaje a las islas de la especiería, navegando hacia el Oeste. Ante semejante noticia, Aranda interesó informes sobre el portugués a dos comerciantes conocidos residentes en Lisboa (Covarrubias y Diego de Haro) y, con su respuesta favorable, escribió a la corte española resaltando el gran interés que pudiera suponer tan brillante idea, recomendando su audiencia.

Entre tanto, Magallanes aguardaba en Sevilla a Faleiro, quien al fin llegó y ambos se centraron en los preparativos para trasladarse a Valladolid para conversar con el Monarca. Todo estaba concluido cuando apareció en escena el diligente Aranda, con la satisfacción de haber realizado un estimable servicio. Los portugueses, sobre todo Faleiro, no lo entendieron así y dieron muestras de evidente malestar. Se negaron a esperar la contestación de la Corte y decidieron marchar en solitario hacia la capital del Pisuerga, por el camino de Toledo (20 enero 1518), unidos al séquito de la duquesa de Arcos. Parece ser que iban también en la comitiva Enrique de Malaca (25 años) y Cristóbal Rabelo, esclavo y piloto, respectivamente, de Magallanes. Idéntica determinación tomó Aranda y en la misma fecha que los otros partió hacia Valladolid, utilizando un camino diferente (ruta de la plata), con idea de encontrarse con los portugueses en Medina del Campo. De aquí salieron los tres para Valladolid. Antes de llegar a Puente de Duero, Aranda les pidió una compensación por el trabajo efectuado. Le ofrecieron el 10% de las ganancias, que luego ajustaron al 8%, siempre que el Rey financiase el proyectado viaje. De Puente de Duero se trasladaron a Simancas, donde permanecieron tres días y de esta población fueron finalmente a Valladolid, donde los recibió Aranda.

Mientras estos hechos tenían lugar, concluían en dicha ciudad las cortes que habían comenzado en febrero de 1518. En ellas se había designado formalmente Rey de Castilla, conjuntamente con su madre Juana, al príncipe Carlos de Gante, conde de Flandes y Señor de los Países bajos (7 febrero 1518); nombramiento que fue aceptado tras muchas discusiones, en un ambiente tenso, por el mencionado Parlamento.

La trascendencia del fin perseguido aconsejaba llegar a un entendimiento con Aranda a través del diálogo y así lo hicieron. Los trámites que realizó este

ante el Consejo de la Corona dieron sus frutos y tuvo lugar una primera reunión en la que Magallanes comenzó a exponer su propósito. Presidía dicho Consejo el Gran Canciller de Castilla, Jean Sauvage y formaban parte del mismo los consejeros Guillermo de Croix, el cardenal Adriano de Utrech y un cuarto, que era el único español de ellos, llamado Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, cuya desconfianza ante cualquier propuesta descubridora era notoria.

A poco de iniciar Magallanes su presentación, las autoridades asistentes se percataron de no encontrarse frente a un charlatán deseoso de alcanzar una quimera; de rematar un sueño. Poco a poco el sagaz portugués captaba la atención de los presentes. Magallanes aseguró que las islas de las especias se encontraban situadas dentro de los límites fijados por el Santo Padre a la soberanía hispana, cuyo acceso era más próximo navegando por la vía del oeste. Habló de la correspondencia que mantuvo con su amigo Francisco Serrano, residente en la isla de Ternate y tanto él como su compañero Faleiro aseguraron conocer la existencia de un paso que comunicaba el océano Atlántico con el mar del Sur descubierto por Balboa. El Rey Carlos y sus consejeros escuchaban con mucha atención y parecían asombrados ante la información que recibían. A pesar de eso, solo uno de ellos mostró un notable interés ante lo que estaban oyendo. Se trataba del temido obispo de Burgos, Fonseca, quien, sorprendentemente en un momento determinado pareció apostar decididamente por el propósito de Magallanes. A partir de ese momento, los portugueses fueron invitados de modo oficial para dar al Consejo información pormenorizada sobre los estudios realizados respecto al proyecto y los fines que realmente se perseguían. Parecía que la situación se aclaraba y prometía llegar a buen fin.

Por otra parte, Magallanes jugaba con una baza que podía resultar concluyente a la hora de tomar decisiones. Nos referimos al acuerdo suscrito con su partidario Cristóbal de Haro respecto a la financiación del viaje. Pero, ¿quién era Cristóbal de Haro?, pues un burgalés, perteneciente a una acaudalada familia de comerciantes y banqueros, con negocios en Amberes, Lisboa y centro de Europa que había realizado, junto a los lusos, algunas navegaciones por la llamada ruta guineana. El hundimiento causado por el traficante portugués Lusarte de 16 navíos negreros de su hermano, sin recibir por ello indemnización alguna, le llevó a sumarse al propósito de Magallanes con el compromiso de sufragar el viaje. Tras este ofrecimiento, la posibilidad de hacer realidad el proyecto se vio sensiblemente incrementada. Tan es así que Magallanes y Faleiro decidieron redactar un memorándum en el que, entre otras cuestiones, se recogía el aspecto financiero referido.

El Memorial presentado al Rey Carlos

En el Apéndice Núm II de documentos relativos a Fernando de Magallanes y a su expedición al Maluco, incluido en el Tomo IV de Navarrete, figura un

memorial presentado al Rey Carlos (al parecer por Magallanes y Faleiro) sobre el descubrimiento de las islas de la Especiería y un conjunto de peticiones cuya concesión solicitaban.

Dicho documento está redactado en 1518, posiblemente a principios del mes de marzo. Contiene el planteamiento que ante el Rey efectuaron los referidos personajes, diferenciando dos supuestos, según fuera financiado el proyecto para llevar a cabo la expedición, bien por cuenta del monarca o bien a costa de los solicitantes.

En el primero de los casos, de las nueve condiciones propuestas podemos destacar las siguientes:

- No se otorgaría, durante el plazo de diez años, licencia o autorización a persona alguna para ir a descubrir territorios situados en la misma zona que ellos pretendían explorar. Indicaba, asimismo, que deberían ser informados de propuestas alternativas promovidas por otros navegantes, a fin de responder si se harían o no cargo de las mismas.
- Que en adelante serían autorizados para llevar a los sitios descubiertos y a su cargo, mercancías valoradas en mil ducados para comerciar con ellas, sin que por ello tuvieran que pagar más derechos que los acostumbrados, ni otros nuevos que pudieran adoptarse.
- Que, si en el descubrimiento muriese alguno de ellos dos, el rey mandaría entregar al otro y a sus herederos y sucesores, todo lo que se hace constar en estas estipulaciones, tal y como se haría en caso de que ambos estuviesen vivos.

En el segundo caso, solicitaban:

- Que todas las tierras e islas que ellos, o las personas puestas por ellos descubriesen, les fueran adjudicadas, con todas las prebendas y honores que correspondieran. En compensación, darían al Monarca una quinta parte de todo el rendimiento neto.
- Que el Rey no autorizaría a naves suyas ni de otras personas ir a comerciar en las referidas tierras, ni llevar o traer mercancía alguna; y que si alguno lo hiciere perdería todos sus bienes, que serían confiscados para ellos.

Las capitulaciones de Valladolid

A partir de la propuesta anterior, se sucedieron una serie de negociaciones que, a pesar de su dureza, presumían buen término. Por ello, el 22 de marzo de 1518, Francisco de los Cobos y Molina, Secretario de Estado del Rey Carlos, asienta en los libros a su cargo la capitulación que Doña Juana y Don Carlos mandaron tomar con Fernando de Magallanes y Rui Faleiro. Se trata de un documento (Capitulaciones de Valladolid) que ofrece cierta analogía

con el Memorial visto antes y de cuyo tenor literal extractamos las siguientes estipulaciones:

En primer lugar, que los pretendientes, Magallanes y Faleiro, serían autorizados para ir a explorar por la parte del mar océano que correspondía a la Monarquía Católica, de conformidad con el Tratado de Tordesillas y dado que yendo ellos no parecía razonable autorizar a otros para realizar el mismo trabajo, es por lo que el Monarca manifestaba su disposición y prometía que durante los subsiguientes diez años no daría licencia a persona alguna para ir a descubrir por el mismo camino o derrota que ellos, y que si alguna lo pretendiera y solicitara la correspondiente licencia, antes de dársela se lo haría saber a aquellos, para su consideración y posible intención de llevarla a cabo durante el periodo que los otros ofrecieran. Se ponía mucho énfasis en que deberían hacer tal descubrimiento dentro de los límites de la demarcación castellana y nunca dentro de la correspondiente al Rey de Portugal, ni en su perjuicio.

Además, que de todas las tierras e islas que descubriesen se llevasen, tanto en renta como en derechos, la vigésima parte neta con el título de Adelantados y Gobernadores de dichas tierras e islas; no solamente ellos sino también, en lo sucesivo, sus hijos y herederos.

En segundo término, manifestaba el Monarca su voluntad que del total que al regreso de esa primera expedición hubiera de beneficio líquido para las arcas reales por las cosas que de allá pudieran traer, se llevasen la quinta parte, una vez deducidas las costas que en dicha Armada se produjesen.

Y para que cuanto se expresaba pudiera llevarse a efecto de la mejor forma, manifestaba el Rey que mandaría armar cinco navíos: dos de ciento treinta toneladas cada uno, otros dos de noventa, y otro de sesenta toneles, con su correspondiente personal, pertrechos y artillería, que irían aprovisionados para dos años y dotados con doscientas treinta y cuatro personas (234) para su gobierno; entre maestros, marineros, grumetes y resto de personal necesario, conforme al memorándum que al efecto se había redactado.

Las capitulaciones constituyeron un verdadero triunfo: fuera por el apoyo de los mercaderes burgaleses, por el respaldo del lobby portugués en Sevilla, por la valía de los navegantes o, como parece más verosímil, por las tres causas a la vez; el hecho es que se firmó el concierto el 22 de marzo de 1518, en un espacio de tiempo sorprendentemente corto. Su negociación, sin embargo, no fue un camino de rosas, como pretendió hacernos creer el factor. Fonseca, un viejo zorro curtido en mil tratos y acuerdos, era un hueso duro de roer; y si al final fue aceptada la mayor parte de las exigencias de Magallanes y Faleiro, ello se debió sin duda a que el obispo y los demás consejeros hubieron de pensar que, incluso de triunfar los portugueses en aquella empresa de descomunal envergadura, el tiempo y la razón de estado se encargarían de recortar o anular la enormidad de los privilegios concedidos en 1519: ¿no se habían conculcado contra toda justicia los términos del asiento hecho en 1492 con Cristóbal Colón? Pues bien, ya estaba sentado el precedente a seguir. Y así se hizo, cuando los parientes de Magallanes pleitearon por su herencia con la Corona.

Nombramiento de capitanes de la Armada a Magallanes y Faleiro

Con la misma fecha de 22 de marzo de 1518, el mencionado Secretario, dando cumplimiento a la correspondiente Real Orden, extendió el título de Capitanes de la Armada a Magallanes y a Faleiro. Mediante esta resolución manifestaba el Monarca su voluntad de nombrarlos capitanes de la referida Armada, durante el tiempo que en ella permanecieran, dándoles poder y facultad para utilizar dicho título, tanto en la mar como en tierra.

Dificultades en la preparación del viaje

Obtenida la oportuna autorización del Monarca para iniciar la preparación del viaje, Magallanes se dirigió a Sevilla en compañía de Ruy Faleiro. Aunque diversos historiadores ven esta fase como un camino arduo, plagado de impedimentos, lo cierto es que a pesar de los contratiempos habidos el objetivo pudo alcanzarse, no sin salvar una serie de penalidades, provocadas principalmente por el origen portugués del protagonista.

Una carta de Álvaro da Costa, embajador portugués en la corte española, de fecha 28 de septiembre de 1518, dio cuenta a su monarca de diversos acontecimientos relativos a Magallanes. Comenzaba la misiva exponiendo el intenso esfuerzo que le había, supuesto las conversaciones con el rey español, al que hizo saber los graves inconvenientes que provocaba la presencia de Magallanes de cara a las relaciones entre ambos países, significándole, entre otras cuestiones, lo indigno y extraño que resultaba el hecho de que un rey recibiese a los vasallos de otro monarca, amigo suyo, contrariando la voluntad de este. Era algo que entre caballeros no se hacía y se consideraba una grave equivocación.

Por otra parte, Sebastián Álvarez, cónsul portugués en la ciudad de Sevilla, escribió a su Rey informando de las contradicciones que sufría Magallanes y las diligencias que efectuó para que tanto éste como Faleiro regresasen a Portugal. Igualmente, daba cuenta de las Armadas que se preparaban para otros destinos.

El 24 de octubre de 1518 Magallanes remitió al Rey desde Sevilla un despacho en el que trataba asuntos relativos a la preparación de la armada. En el mismo, puso de manifiesto las penurias que sufría para poder llevar a cabo su puesta a punto. No recibió en su momento los caudales comprometidos y, por si fuera poco, sufrió presiones de gente que se suponía debía ayudarle, por motivos que él interpretó como malintencionados.

En esta misma carta, Magallanes comunicó al Monarca la falta de atención y ayuda que recibía del Asistente, sus tenientes y otros cargos relevantes de la Casa de la Contratación. Ponía como ejemplo un suceso, que constituía el motivo principal de aquella, expresado en los siguientes términos:

«el viernes 22 de octubre tenía que varar una nao para la revisión y arreglo de su casco. Debido a que la pleamar era muy de madrugada, me levanté a las tres

para comprobar que los aparejos estaban listos para la maniobra y llegado el momento de poner a la gente a trabajar, mandé poner cuatro banderas con mis armas en los cabrestantes, donde es costumbre situar las de los capitanes. Estaba tan ocupado con sacar la nave que no fui consciente de la situación que se estaba desarrollando. Acudió mucha gente a presenciar la escena, ya que se trataba de algo inusual en esta ciudad. En esto llegó un Alcalde de Mar acompañado de un oficial, hijo de Pedro de Nalcazar, instando al populacho para que las retirasen y rompiesen. Fue entonces cuando me informaron de la situación y entonces me aproximé a él y le dije que las armas no eran del Rey sino mías. No se dio por satisfecho e intentó hacerlo por sí mismo. La situación se hacía muy tensa y el Dr. Matienzo me recomendó quitarlas. Le respondí que no podía hacerlo ya que se encontraba presente un caballero del rey de Portugal, que vino por mandato de este para tratar de convencerme de mi regreso voluntario a dicho País. Entretanto, el referido Alcalde de mar vino gritando por las gradas, instando a la gente para proceder a mi detención y la de mi gente, llegando incluso a ponerme la mano encima. La situación se iba complicando por momentos y siendo consciente del peligro que corría la nao, accedí a que el citado oficial se hiciera cargo de ella, no sin antes solicitar el auxilio del Alcalde Mayor del Duque de Medina-Sidonia, que se marchó sin prestar ayuda.»

Añade a continuación:

«Esto es en suma lo que pasó, Señor, y como entiendo que no hay nada más alejado de su voluntad que hombres que dejaron su reino para venir a serviros sean maltratados, suplico humildemente a V.M tome cartas en el asunto y ordene abrir una investigación oficial para esclarecer los hechos».

A esta carta contestó el Monarca, el 11 de noviembre, desde Zaragoza, mostrando su desagrado y comunicando la decisión de designar a Sancho Martínez de Leiva para instruir un atestado a fin de averiguar lo sucedido, castigando debidamente a cuantos resultasen culpables.

El 8 de mayo de 1519, el Rey Carlos firmó una disposición en Barcelona mediante la que se daban instrucciones a Magallanes y Faleiro sobre el viaje. En ella se detallaban las órdenes que para el cumplimiento del mencionado fin deberían llevarse a efecto. El número total de preceptos que se contienen en tal mandato ascendía a 74.

1º.- Comienzan tales instrucciones indicando que la principal cosa que se ordenaba era que de ninguna manera podían consentir que se tocase o descubriese tierra alguna situada dentro de los límites del Rey de Portugal, ni en su perjuicio, ya que la voluntad del Monarca era que lo acordado entre la Corona Real de Castilla y la de Portugal se cumpliera exactamente como estaba pactado.

2º.- Cuando partiesen de Sevilla para ir al descubrimiento, deberían comprobar bien que los barcos no fueran sobrecargados, como muchas veces sucedía, porque eso podía ocasionar un gran peligro.

3º.- Una vez que hubieran salido del río de la ciudad de Sevilla, convocarían a los capitanes, pilotos y maestros, para darles las cartas de que disponían

para hacer el viaje y para mostrarles la primera tierra que esperaban encontrar, a fin de conocer en qué derrota estaban y les pudieran seguir y acompañar.

28º.- La principal cosa por la que nos sentimos desobedecidos y mandaremos castigar, se refiere a los que cometieren delito con las mujeres de la tierra; y, sobre todo, de ninguna manera consentiréis que alguien toque a una mujer, porque esta es la principal cosa que se ha de observar, ya que en todos aquellos lugares este es el principal motivo de rebelión y harán todo el daño que puedan, negándose a establecer la paz. Tampoco se les ha de coger cosa alguna en contra de su voluntad.

La sustitución de Faleiro y otros asuntos

Estando presentes en la Casa de la Contratación de Sevilla los señores Sancho de Matienzo y Juan López de Recalde, oficiales de dicha Casa y representantes de los Monarcas y ante ellos el comendador Fernando de Magallanes, los jueces le mostraron una carta del Rey, expedida en Barcelona el 26 de julio de 1519, en la que decidía que el comendador Rui Faleiro se quedase y no fuese como capitán juntamente con él. Asimismo, se daban instrucciones para el nombramiento de determinados cargos subalternos. Se hacía también referencia en la carta a la prohibición de llevar en la Armada más de cinco portugueses.

A ello replicó Magallanes que, con referencia a lo ordenado respecto a Rui Faleiro, asumía la orden, aceptando que se quedase y que en su lugar fuese Juan de Cartagena, como su conjunta persona (adjunto). Además, igualmente admitía que Francisco Faleiro, hermano de Rui, fuese como capitán de una de las naos, siempre que este le entregase la información sobre las latitudes de E-W y sus regimientos respectivos, para que dicha información quedase en la Casa de la Contratación e igualmente se llevase en la Armada.

En cuanto a lo que el Monarca mandaba sobre que en dicha Armada no fuesen hombres de mar portugueses, manifestaba Magallanes que los maestros de dichas naos los reclutaron y se los presentaron como personas cualificadas, cada una en su cargo, y que él los recibió igual que hizo con otros muchos extranjeros, porque cuando los reclutó no se encontraba gente para tal menester entre los naturales del país.

Juan de Cartagena, veedor de la armada de la Especiería

Un personaje destacado de la expedición resultó ser Juan de Cartagena, nombrado veedor de la expedición y capitán de la nao San Antonio, la mayor de todas ellas. Todo indica que este personaje fue una persona de la total confianza de Fonseca y del propio monarca, cuya elección se efectuó para contrarrestar, en alguna medida, la notable presencia portuguesa en la armada de Magallanes.

Se desconoce la fecha y lugar de su nacimiento y sobre su fallecimiento se supone que ocurrió en una pequeña isla patagónica en la que fue abandonado tras los sucesos del puerto de San Julián, en compañía del capellán Pedro Sánchez de Reina, aunque es una cuestión que nunca se pudo verificar. Refiere el cronista Herrera que el Monarca le otorgó la merced de ser Alcaide de la primera fortaleza que se hallase o construyese en las tierras que iban a buscar.

El cargo de Veedor, que tenía la función de Intendente y representante de la Hacienda Real, se introdujo para verificar que todos los preparativos y posteriormente el viaje de la armada correspondiente, se hiciera del modo más ajustado posible a la normativa aplicable. En su obra «Norte de Contratación de las Indias», Veitia dice, en relación con este cargo, que «para que cumpla sus obligaciones adecuadamente, está declarado por otras cédulas reales qué a los veedores, contadores de los Ejércitos, Armadas y Galeras, no los puedan prender».

Interpelación a determinado personal, propuesta por Magallanes.

A primeros de agosto de 1519, Magallanes presentó al alcalde de Sevilla un escrito en el que, a modo de requerimiento, figuraban preguntas que debían formularse a una serie de personas que supuestamente le acompañarían en el viaje. ¿Qué motivos le impulsaban a tomar esta decisión? Pues principalmente despejar cualquier género de duda sobre las auténticas razones que le asistían para emprender el mismo, dadas las múltiples murmuraciones que al respecto circulaban por la ciudad. De este modo, Magallanes deseaba eliminar cualquier sospecha que sin fundamento y atentando contra la verdad se pudiera suscitar.

Hernán Gutiérrez, alcalde Sevilla, reclamó del portugués la presentación de unos cuantos testigos que, de un modo inequívoco, pudieran acreditar una serie de hechos que aclaraban la situación. Magallanes propuso a: Gonzalo Gómez de Espinosa, a Baltasar Pallán, a Juan Bautista de Punzorol y a Juan Sebastián de Elcano. Las preguntas que, por separado, se formularon a cada uno de ellos fueron respondidas debidamente, dándose básicamente plena coincidencia en sus respuestas. De este modo, quedó acreditado que Magallanes hizo pregonar por la ciudad de Sevilla y sus poblaciones limítrofes, que cualquier persona con la cualificación requerida y deseosa de enrolarse en la flotilla que, al efecto se estaba armando, podía efectuarlo sin problema.

Preguntado J.S. Elcano por las cuestiones de carácter general, manifestó tener 32 años y que no le habían prometido cosa alguna por manifestar su opinión ni había sido intimidado para decir lo contrario a la verdad. Igualmente, quedó acreditado que tras efectuarse los pregones, ninguna persona entre los naturales de la ciudad quiso inscribirse, razón por la que Magallanes envió al alguacil mayor Gonzalo Gómez de Espinosa a Málaga, con una carta de los oficiales de la Casa de la Contratación fijando el sueldo y demás privilegios concedidos por el Monarca a los que se apuntasen.

Del mismo modo, se envió dos veces a Cádiz con dinero a Juan Bautista, maestro de la nao Trinidad, para contratar a gente de este lugar, llevando una carta del Dr. Mantelón en la que figuraban los sueldos, partidas, libertades y franquicias de dicha armada; carta que el contador Juan López de Recalde, que estaba en Cádiz, no consintió divulgar. También se envió a los puertos de Huelva a Juan Rodríguez de Mafra y a Diego Martín para reclutar personal.

Con todas estas diligencias realizadas y otras más que se llevaron a efecto, al no poder dotar las naves debidamente con gente natural de los reinos castellanos, mandó Magallanes a los respectivos maestros que enrolasen a los extranjeros necesarios para componer dicha armada.

La declaración de Magallanes sobre las islas de la Especiería

Poco antes de su partida, Magallanes remitió al Rey un memorial en el que figuraba información geográfica de las islas de la Especiería, y de las costas y cabos principales que entraban en la demarcación de Castilla.

Tal documento comienza justificando su razón de ser ante la posibilidad de que el monarca portugués pudiera asegurar que las islas del Maluco se situaban dentro de su demarcación y en consecuencia, podría mandar cambiar el trazado de las costas sin que nadie se lo discutiese. Ello motivó que Magallanes decidiese aclarar la situación geográfica de las tierras, tanto en latitud como en longitud. La posibilidad de fallecer durante su proyectado viaje le movió a proporcionar la siguiente información:

- La isla de San Antón, que es una de las del archipiélago de Cabo Verde, frente a la costa de Guinea, donde se efectuó el reparto de los Reinos de Castilla y Portugal, está a 22° al Este de la línea de la repartición, encontrándose su extremo occidental en 17° de latitud Norte.
- El cabo de San Agustín, que se halla en la tierra del Brasil, perteneciente a la demarcación de Portugal, se sitúa a 8° de latitud Sur, y a 20° de longitud de la referida línea.
- El cabo de Santa María se sitúa igualmente en tierra de Brasil, y está «en treinta e cinco grados de latitud Sur, y a seis grados y cuarto de longitud de la dicha isla.....»
- El cabo de Buena Esperanza se alinea con el de Santa María por la línea Este-Oeste, y se encuentra en 35° de latitud Sur, y a 65° de longitud al oriente de la línea de repartición.
- Dicho cabo de Buena Esperanza está a mil seiscientas leguas del puerto de Malaca, que está 1° sobre el ecuador y a 17,5° de la otra línea de la demarcación.
- Las islas del Maluco son cinco, a saber: las tres que están más próximas a la segunda línea de demarcación, que están todas NS a 2,5° de longitud, y la isla de en medio está debajo de la equinoccial.

- Las otras dos islas están igualmente NS y a 4° al E de la segunda línea, es decir, dos al norte de la equinoccial y dos al Sur, asentadas por los pilotos portugueses que las descubrieron.

NOTA.– Posteriormente se comprobaría que sus cálculos de las dimensiones de la esfera terrestre estaban equivocados en apenas el 2% de los 360 grados de esa esfera, pues había estimado que el llamado antimeridiano resultante del Tratado de Tordesillas pasaría a 2° 30' a oriente de las Molucas, cuando en realidad las islas estaban a 5 grados al oeste del referido meridiano, que se sitúa a 132° 32'.

Un documento fechado en 1519 relaciona a la gente que conformó las dotaciones que participaron en la expedición. De un modo resumido, es la siguiente:

<i>Embarcación</i>	<i>Capitán</i>	<i>Nombre y cargo</i>
<i>Trinidad</i>	F. Magallanes	Esteban Gómez, piloto de S.A.
<i>San Antonio</i>	J. Cartagena	Andrés de San Martín, piloto de S.M.; J. Rodríguez de Mafra, piloto de S.A.;
<i>Concepción</i>	Gaspar de Quesada	Juan López Caraballo, piloto de S.A.; Juan Sebastián de Elcano, maestre.
<i>Victoria</i>	Luis de Mendoza	Basco Gallego, piloto de S.A.
<i>Santiago</i>	Juan Serrano	Juan Serrano, piloto de S.A.

Totales

<i>Trinidad</i>	62
<i>San Antonio</i>	56
<i>Concepción</i>	44
<i>Victoria</i>	45
<i>Santiago</i>	32
Total dotaciones	239 hombres

El recurso de Material: las provisiones (para dos años, aproximadamente).
En la página 182 del tomo IV de Navarrete, se publica la relación de víveres que llevaba la Armada de Magallanes para el viaje a las islas de la Especiería.

Como curiosidad, podemos señalar lo siguiente:

Todas las cosas de Botica iban en la *Trinidad*.

De los ornamentos religiosos iba uno en la *Trinidad* y el otro en la nao *San Antonio*, con todo su aderezo.

Vacas iban dos en la *Trinidad* y 1 en cada una de las otras embarcaciones.

El tráfico comercial entre España y América tuvo en Sevilla un soporte decisivo en lo que a apoyo logístico se refiere. Poseía gran tradición agrícola

desde la antigüedad y desde finales del siglo xv y primer tercio del xvi, la capital hispalense se aprovisionaba del grano que proporcionaban, entre otras, las plantaciones de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, Utrera y especialmente la comarca del Aljarafe, que ya entonces era considerada como el granero sevillano. A pesar de eso, la demanda era de tal magnitud que en ocasiones era preciso acudir a mercados extranjeros, como Nápoles, Sicilia e incluso poblaciones situadas en la costa de Berbería.

La elaboración del bizcocho, que era un componente fundamental en la dieta de las dotaciones, estaba meticulosamente regulada, a fin de lograr un producto de la máxima duración y calidad. El gremio de bizcocheros desarrollaba su actividad, principalmente, en el barrio sevillano de Triana. No obstante, a partir del siglo xvii, este oficio se fue trasladando a la bahía de Cádiz, principalmente a las poblaciones del Puerto de Santa María y Puerto Real, dada su privilegiada situación costera.

El coste de las cinco embarcaciones, incluyendo sus aparejos, pertrechos, artillería, pólvora y resto de armamento ligero rozaba los cuatro millones de maravedís, mientras que las cantidades correspondientes a víveres, instrumentos náuticos, cartas de marear y demás enseres superaban el millón y medio. Si a ello se le suman los sueldos de cuatro meses para 239 personas, los paños y ropas de seda y los artículos para regalo, obtenemos un total de 8.751.125 maravedís, de los que 416.790 se quedaron en los almacenes de la Casa de la Contratación. El 77,45 % de esta cantidad fue financiada por la Corona, mientras que el resto, esto es, el 22,55 % lo financió Cristóbal de Haro.

La partida de Sevilla

Tras otorgar el Rey varias recompensas y privilegios a los expedicionarios principales, Magallanes redactó su plan de señales y reglamentos para el mejor gobierno de la armada y disciplina de los que habían de embarcarse y una vez completada la tripulación, zarpó la expedición del muelle de las Mulas, de la ciudad de Sevilla, el 10 de agosto de 1519 con destino al puerto de Sanlúcar de Barrameda. Multitud de personas se agolparon para despedirlos. En su lenta marcha por el Guadalquivir saludaron con salvas a los vecinos de San Juan de Aznalfarache, a los de Coria del Río y a todos aquellos que saludaban desde ambas orillas. Así discurrió esta etapa preliminar hasta fondear frente al castillo del Duque de Medina Sidonia, donde se encontraba situado el famoso puerto de Sanlúcar de Barrameda. Allí permaneció fondeada la armada más de un mes. Según el cronista Pigafetta, en este trayecto no iban a bordo ni Magallanes ni el resto de capitanes, quienes se trasladaron posteriormente en chalupas a Sanlúcar para embarcar allí.

No se conoce a ciencia cierta la razón o razones que motivaron tan larga espera en dicha población. Hay autores que señalan como causa fundamental la oposición que hasta el último momento sostuvo la Corona portuguesa a fin de impedir la realización del viaje. En este sentido cuenta Herrera en su Déca-

da II, cap. X que esta armada se retrasó en su partida porque el Rey de Portugal hizo eficaces oficios con el Rey Carlos, que se encontraba en Barcelona, para que no enviase la expedición; pero éste le aseguró que era su voluntad guardarle muy cumplidamente cuanto estaba capitulado y que no perjudicaría en cosa alguna los derechos de la mencionada Corona portuguesa.

Decían los portugueses, que el Rey de Castilla perdería el dinero, porque Fernando de Magallanes era hombre hablador y de poca constancia.

El caso es que durante el intervalo considerado subían y bajaban por el río para rematar los asuntos de última hora. Fue entonces cuando Magallanes declaró al Rey en su Memorial las alturas y situación de las islas de la especiería y de las costas y cabos principales que se hallaban dentro de la demarcación de la Corona, al que anteriormente me he referido. Ignorante de la suerte que podía correr, el 24 de agosto había otorgado su testamento en Sevilla. En dicho documento dejó constancia expresa de su devoción mariana.

Por fin, el 20 de septiembre de este mismo año (1519), tras asistir a Misa en la parroquia de Santa María de Barrameda, la armada desplegó velas y se hizo a la mar. Tras superar un laborioso reto, comenzaba una aventura de incierto destino, que escribiría páginas gloriosas en los anales de la Historia Universal.

LOS DIFERENTES OFICIOS EN LA HISTORIA DE LA MARINA

Beatriz SANZ ALONSO
Universidad de Valladolid

Es preciso asomarme con muchas miradas distintas a oficios de la mar –o relacionados con ella– y a otros oficios sobre los que se ha estudiado menos o que ni siquiera están considerados como tales. De hecho, desde las primeras fuentes histórico-literarias de Occidente hay descripciones de barcos, pero en ellas se explica más el transporte –o sea, la plataforma que transporta mercancías o personas– que la capacidad de los hombres que los maniobran, como podemos constatar en la iconografía egipcia y en la grecorromana.

Por ejemplo, uno de los pasajes más conocidos de la *Iliada*, que, en sí misma, es el relato señero de una navegación, es el *Catálogo de las naves*, en el Canto II, que demuestra la importancia histórica de la guerra del Peloponeso enumerando los contingentes de las 1200 naves que participaron en ella. Sabemos el tamaño de los navíos Sabemos que las beocias tenían una capacidad de 120 hombres y de 50 las comandadas por Filoctetes, que eran las menores. Sabemos que todos los tripulantes eran, al tiempo, remeros y combatientes, porque Homero llama arqueros a todos los remeros; sabemos que los componentes de la flota eran unos 25 mil: los remeros eran, de media, 20 ó 30 por nave, más una guarnición de 20 hoplitas a proa y a popa para el combate cuerpo a cuerpo, y una tripulación excedente de soldados equipados para el combate a distancia y para el abordaje. Esto es lo que Homero, Tucídides y Aristóteles nos narran, pero no hay más referencias a oficios de la mar.

Pero, ¿qué es un oficio? Pretendo organizar este artículo con un sentido muy amplio y muy laxo, sin distinguir entre oficios, tareas y faenas, aunque se organicen en torno a una materia, como las Universidades de Mareantes o de Mercaderes o de Cargadores, por ejemplo. La razón es que mucha gente de mar y de guerra vivía de diversos oficios, pero en ellos no se puede hablar siempre de organización del trabajo, de gremio; puesto que el gremio siempre es urbano y define la organización artesanal urbana. Si bien es cierto que su ventaja era asegurar la calidad del trabajo –mediante los diputados y veedores, con exámenes de maestría, etc.–; el inconveniente es, que por esto mismo, la evolución productiva española fue menor y más retrasada que en Europa; pero lo fue en los oficios de tierra, mientras que los inventos, avances y descubri-

mientos ligados a la navegación no tuvieron parangón en el continente. Uno de los datos interesantísimos (y, desde mi punto de vista no siempre bien estudiado) que aporta la documentación es cómo los oficios de la mar o ligados a ella se zafan de esa coerción gremial y producen los mayores avances técnicos y tecnológicos del mundo europeo en lo referente a la navegación.

Otro aspecto tan apasionante como divertido es que, evidentemente, no hay elencos profesionales, sino que hay que leer muchos libros y manuscritos para espigar las tareas y los oficios. Agradezco enormemente al Instituto de Historia y Cultura Naval que me haya propiciado la ocasión, proponiéndome este trabajo.

En lo que al léxico de oficios concierne, quiero empezar por la terminología moderna, por el mantenimiento terminológico de oficios que habrían desaparecido con la actividad industrial, si no hubiera sido por las *Respuestas Generales* del Catastro de Ensenada. El *Catastro de Ensenada* es un censo. Un censo es una averiguación general sobre la sociedad y es, además, un instrumento muy útil para observar a través de él el cambio en la forma de aproximarse a las cosas del estado o, como diríamos hoy, de estudiar la sociedad, porque siempre ha existido un nexo entre poder imperial y recuento.

Para realizar un buen censo es fundamental una buena recogida de datos. Por eso, para determinar la tarea profesional de un individuo y la adscripción de su trabajo a una determinada rama de actividad, hay que reconocer la posibilidad de múltiples ocupaciones y establecer unas reglas claras para jerarquizarlas y elegir la principal. Esto es lo difícil muchas veces en este Catastro de Ensenada donde encontramos «albañiles y carpinteros», «pescadores y labradores, arquitecto y carpintero; maestro de coche y calesero (dueño de calesas de caballerías), etc. O sea, personas que no tienen solo un oficio; por eso la ocupación principal la decide la hacienda real en función del tiempo dedicado o de los ingresos obtenidos o de una combinación de ambos. Ahora bien, son criterios de los que, evidentemente, no se disponía en la investigación catastral de forma consistente» (1). Por otra parte, muchas categorías profesionales se solapaban (por ejemplo, el que hace vino también es viticultor y también lo vende), o se daban juntas (como el jornalero y el criado) (2), etc.

En el Catastro de Ensenada la unidad estadística es el territorio, el término municipal. Pero el territorio no es fácil de demarcar; de hecho hay muchas consultas sobre el ámbito preciso que abarca la averiguación en una villa y su contorno. La investigación de este catastro tiene un objetivo fiscal, por lo que

(1) Porque, claro, en el XVIII el jornal o el salario no es la forma única de remuneración del trabajo. Por ejemplo, a los aprendices de los gremios se les pagaba en ropa o en comida y alojamiento.

(2) Por ejemplo: «Y por lo respectivo a la jente de mar, y labradores de seda y otras personas que no tienen positivo ofizio, deberán rregularse en la clase de jornaleros. Y por lo respectivo a labradores por su yndustrial personal que no ocupan en la tierra que labran por su yndustrial personal (sic), que se les rregulan sesenta ducados, respecto a que lo más de su trabajo lo ocupan en la tierra que cultiban y labran cuio útil y producto está rregulado en las tierras». (AGS, DGR, l. 275, fl. 127 r y vº).

se necesitan cuantificaciones en vez de descripciones. Es decir, se requiere información sobre riqueza y renta (3). La estructura de la *Relación* sobre la que se efectúa es en forma de lista de preguntas abiertas. O sea, que no hay, como en los cuestionarios actuales, una creación y compartimentación de un sistema de categorías en todos los campos de conocimiento. Los informantes del Interrogatorio son los notables de la localidad: cura párroco, alcalde, regidor, alguacil y procurador convocados por el intendente y asistidos por los peritos. Para los oficios informan, además, los veedores gremiales o los maestros del oficio. Con los resultados del Catastro se elaboraron los *Mapas* o *Resúmenes generales* que contienen la información de cada provincia y el cálculo de las utilidades agregadas en cada ramo. Estos serían los mapas de la letra G que están en el Archivo Histórico Nacional, en los que se recogen los colectivos de la ocupación mecánica; mientras que los colectivos de la ocupación no mecánica figuran en la letra F.

A pesar de tener estos Resúmenes, he trabajado directamente con el libro de respuestas de cada municipio. Primero porque es ahí donde están las informaciones de oficios; segundo porque desde el punto de vista de la lengua ése es el documento interesante; tercero porque son necesarias, además, para este trabajo las respuestas a otras preguntas, como el número de mercaderes, el número y situación de los molinos, batanes, tenerías, aceñas, los artistas de cada localidad, etc. Esto permite también incluir a las mujeres y a los no pecheros, los empleos no manuales, a los que regentan tahonas, tabernas, hornos, tenerías y molinos, a los que trabajan para la república y cobran de los municipios, a los mercaderes de todo tipo y a los arrieros y trajinantes. De las 40 preguntas del Catastro las que nos interesan para los datos de este estudio son:

17^a. Si hay algunas minas, salinas, molinos harineros u de papel, batanes u otros artefactos en el término; distinguiendo qué metales y de qué uso, explicando sus dueños y lo que se regula produce cada uno de utilidad al año.

26^a. Qué cargos de justicia tiene el común, como censos que responda u otros, su importe, por qué motivo y a quién se deberá pedir puntual noticia.

27^a. Si está cargado de servicio ordinario y extraordinario u otros, de que igualmente se debe pedir individual razón.

(3) Por ejemplo: «Ocho [tiendas] de aguardientes que utilizan al año ochenta y cinco mil ciento y setenta reales. Seis de aceite por maior que adquieren sesenta y dos mil trescientos sesenta y cinco reales. Tres de sedas que grangean ciento catorze mil ciento cinquenta reales. Onze de suela que abanzan setenta mil ciento setenta y dos reales. Nueve de peltrechos (sic) para nauios que consiguen nouenta y cinco mil ciento sesenta y cinco reales. Siete de maderas que interesan ochenta y un mil setecientos veinte reales. Quarenta y dos que carbon que lucran ciento sesenta y seis mil seiscientos sesenta y quatro reales. Veinte y tres medicos uno presuitero que gana al año veinte y nueue mil y treinta reales vellon, y los veinte y dos restantes seglares que adquieren ciento ochenta y ocho mil doscientos cinquenta y quatro reales de la propia moneda. Diez zirujanos que consiguen annualmente veinte y seis mil quatrocientos nouenta reales. Veinte y ocho sangradores que interesan al año ciento quarenta y dos mil setecientos quince reales». (AGS, DGR, l. 561, fls. 72 r – 73 r). Este ejemplo es interesante también por los sinónimos que utiliza el escribano, más aún cuando no es nada frecuente que sean tan prolijos.

28^a. Si hay algún empleo, alcabalas u otras rentas enajenadas, a quién, si fue por servicio pecuniario u otro motivo, de cuánto fue y lo que produce cada uno al año; de que se deberán pedir los títulos y quedarse con copia.

29^a. Cuántas tabernas, mesones, tiendas, panaderías, carnicerías, puentes, barcas sobre ríos, mercados, ferias, etc. hay en la población y término, a quién pertenecen y qué utilidad se regula puede dar al año cada uno.

31^a. Si hay algún cambista, mercader de por mayor o quien beneficie su caudal por mano de corredor u otra persona con lucro e interés, y qué utilidad se considera le puede resultar a cada uno al año.

32^a. Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas, de oro, plata y seda, lienzos u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc. y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.

33^a. Qué ocupaciones de artes mecánicas hay en el pueblo, con distinción, como albañiles, canteros, albeítas, herreros, sogueros, zapateros, sastres, peraires, tejedores, sombrereros, manguiteros y guanteros, etc., explicando en cada oficio de los que hubiere el número que haya de maestros, oficiales y aprendices, y qué utilidad le puede resultar trabajando meramente de su oficio al día a cada uno.

35^a. Qué número de jornaleros hay en el pueblo y a cómo se paga el jornal diario a cada uno, con expresión de cuántos días necesita un hombre para labrar y coger el fruto de una fanega de sembradura; a fin de que, mirando cuántas fanegas labra un jornalero, se le bajen de los días de jornal que declaren.

Dichas *Respuestas* nos posibilitan, en primer lugar, constatar que las diferencias léxicas reseñables no están entre el campo y la ciudad, sino entre la tierra y el mar; y, sobre todo, entre el norte y el sur. Respecto al mar, los puertos mediterráneos y atlánticos son un continuo ir y venir de embarcaciones, mercancías, marineros y gentes de mar, lonjistas, alhondigueros, etc., mientras que en el norte, en el Cantábrico, el bullicio, la entrada de mercancías y el número de embarcaciones es mucho menor. Así, La Coruña tiene en el puerto un *patache*, dos *trañías*, diez *lordos* y nueve *botes*; Gijón refugia quince barcos de pesca y una *pinaza*, mientras que en Santander hay doce barcos para besugo, diecinueve de sardinas, treinta para trajinar gente, dos para transportar trigo y harina a los molinos, cinco pinazas y cuatro *redes barrederas* para pescar.

En cambio, Huelva tiene 9 *lavadas*, 11 *chichorros*, 5 *casonales*, 18 *correderas de río*, 22 *barcos viajeros* de hasta 18 toneladas y 4 barcos pequeños para conducir leña; y en Málaga hay, por ejemplo, ocho molinos harineros, dos batanes de papel de estraza, tres molinos de aceite, 18 molinetas de aceite, seis yeseras y un trapiche de azúcar que producen lo que transportan desde el puerto 16 *barcos longos* con cubierta, 16 *barcas de jábega* con sus *falúas*, 21 *falúas* que hacen fletes entre los dos muelles, 11 *barcazas* y dos *grullos* para carga y descarga de embarcaciones extranjeras, además de 1374 marineros que trabajan en ellas.

Respecto a los oficios del mar, los *capitanes de puerto* se documentan en Huelva y en Vigo, mientras que el diverso género de gentes que se mueve en

torno a las embarcaciones nos lo describe Cádiz, por cuyo puerto y barcos se mueven *condestables de navío, contramaestres de navío, pilotos de navío y pilotines, guardas y guardianes de navío, despenseros, reposteros y cocineros de navío*. Los *calafates* contribuyen a la hacienda en Almería, Huelva, Málaga y Santander; mientras que en Cádiz son los *galafates* quienes pagan. Sevilla, además, aporta *artilleros de navío y oficiales de mar*; Málaga los *capataces de la gente del agua* y Huelva los *escaladores de pescado*, además de los *marineros* de Cádiz, Huelva, Santander y Sevilla (4) y los *mareantes* de Gijón.

Una de las maniobras complicadas de un navío, que es la entrada al puerto, en Cádiz la facilitan los *prácticos*, en tanto que en Gijón son los *correctores de navíos* los que guían el barco. Una vez anclado, faenan en Cádiz los *dependientes en la recolección del anclaje* de las embarcaciones y los *tablilleros para advertencias de los navíos*, mientras reposan los *grumetes* sevillanos y la *gente del mar* almeriense.

El oficio de mar

En el año de 1567, al mando de Álvaro de Mendaña, se arma una flota para, saliendo de la ciudad de Los Reyes, en el Perú, reconocer las «muchas tierras e yslas que ay en el Mar del Sur oçidental, hasta entonces no sauidas en la comunidad ni pobladas de españoles ni de algún otro príncipe christiano (5)». Antes de partir, lógicamente, hay que contratar naves y bastimentos y contar con la gente inteligente en las diversas materias precisas para aderezar las naves, a los que se les paga el sueldo correspondiente a su trabajo (6). La

(4) Eso sí, no todos los marineros pueden vivir de la marinería porque «no hai vecino que sea privo jornalero y que los labradores que hai se ocupan en sus haciendas mas de veinte días y todos los marineros se ejerzitan en la labor de sus tierras, en las que tienen a renta, cien días y otros ciento en la marinería; y los mismos días se ocupan en dho ejercicio los hijos mayores de dhos marineros». (AGS, DGR, l. 292, fl. 325 r y vº). Sus muchas capacidades y su industria les permitió, incluso hacer un molino para moler el grano que traían en la nave en la isla Isabela (Antonio de Herrera, *Historia general de los hechos de los castellanos en las yslas y Tierra Firme del mar Océano*, Madrid, Oficina real de Nicolás Rodríguez, 1730-1736. *Década IV*, p. 53).

(5) BUSHEL, Gerard y KELLY, Celsus: *Australia franciscana. Documentos para la expedición de Álvaro de Mendaña*, ed. Australia Franciscan Historical Studies, 1973. La cita en «Relación de Sarmiento», *Australia Franciscana*, IV, p. 262.

(6) «Se an comprado dos nabíos de la hazienda real, que se están aparejando y preparando para la dicha jornada; para lo qual se an nombrado algunos pilotos y marineros y otros oficiales, que an estado a sueldo, entendiendo en el aparejo y demás cosas nesçesarias para que los dichos nabíos vayan reparados y en buena orden. Entre los quales, probeý por piloto de vno de los dichos nabíos a Juan Enríquez, al qual señalé de salario cada mes 300 pesos de sueldo de plata ensayada y marcada, más seis tomines para su comida cada día, y que se le diesen y pagasen hasta que los dichos nabíos se hiziesen a la vela para seguir su viaje, como a los demás pilotos». En esta expedición van «los 45 hombres de tierra y otros tantos de mar y algún seruiçio», aparte de pilotos, capitanes, etc. A los soldados se les paga antes de salir: «...Y alende de los

relación de pagos y contratos nos es primordial para espigar los oficios de la mar o relacionados con ella:

Se hace, asimismo, una relación de personas y de los sueldos que les corresponden; relación que nos permite extraer los oficios:

- «Hernán Gallego, piloto mayor del navío Los Reyes: 700 pesos de plata: 600 por piloto y 100 como pago adelantado de 6 meses.
- Seis negros que van al servicio de Hernán Gallego: 12,5 pesos de plata al mes = 525.
- Joan Enríquez, piloto: “va por maestre y acompañado en el dicho nauío”: 600 pesos.
- Gómez Hernández: escribano “275 pesos, con que está pagado su sueldo de marinero a razón de 37 ½ pesos cada mes y la ventaja de escriuano. Y más 50 pesos en la dicha plata por su ventaja de escriuano, que a seruido quatro meses en la laur de los nauíos y en carrear los bastimentos a ellos”.
- Pedro Ramos, contramaestre: 240 pesos, a razón de 40 al mes. Más “el sueldo de un negro suio de siete meses, a razón de media soldada, que son los 12 ½ pesos, que son 87 pesos y 4 tomines”.

3000 pesos que le mandé librar, para que con lo vno y lo otro pueda hazer, e aga, el dicho socorro a los dichos soldados de tierra con la cantidad e a las personas que a él le pareçiere». (Preparativos para la expedición, Australia Franciscana, III, p. 12-13). A Álvaro de Mendaña le da la real hacienda dinero para comprar «armas para la gente que va a la dicha jornada y algunos alpargates». (p. 15). Se compra, asimismo esclavos negros: «Y, comunicado con los pilotos y otros oficiales de los dichos nauíos, pareçe que podrán seruir en ellos hasta cinco negros, en lugar de cuatro marineros o çinco. Y, visto y entendido que en meter en los dichos nauíos los dichos çinco negros para que siruan de marineros, en vn año de sueldo se ahorra el preçio, poco más o menos, que podrán costar los dichos çinco negros, y pasado el año quedar horros para la real hazienda [o sea, en un año de trabajo de los negros se amortiza el gasto de la compra], y platicado lo susudicho y teniéndolo por bien, yo mandé al fator Bernardino de Romani que comprase los dichos çinco negros y yqualase el preçio dellos: **vno dellos** llamado Pedro de Tierra Bia Fara, de Alonso Gonçález de Ávila, en 350 pesos ensayados, **por ser buen negro y tronpeta**, de que hizo carta de venta; y **otro negro** llamado Gaspar de Tierra Bia Fara, **que pareçe ser marinero**, por 340 pesos ensayados, de Joan López de Solín, que hizo carta de venta; y **otro negro** del dicho general Álvaro de Mendaña, **que pareció ser hombre de la mar**, por 325 pesos ensayados, de que hizo carta de venta; y **otro negro**, Jorge, criollo de Santo Domingo, de Hernando Morzillo, **baruero**, en 325 pesos, **porque pareció saber algo del officio de baruero**; y **otro negro** llamado Mateo de Tierra Çape, de Joan Yturrieta, en otros 325 pesos, que **es buen marinero**, de que se hizo carta de venta; que montan los dichos çinco negros 1,665 pesos en la dicha plata ensayada y marcada. Los quales, y lo que montaren los bestidos y freçadas que fuesen necesarios para los dichos çinco negros para que puedan navegar el dicho viaxe, mando a vos el tesoroero [que lo paguéis]. (p. 18). (...) **Y el negro tronpetero entregaráis a Joan Enríquez, maese del nauío capitana para que sirua en él; y los otros quatro a Pedro Rodríguez, maese y piloto del nauío que va por almiranta, para que siruan en él. (...). Y, asimismo, haréis comprar lo necesario de camisas y jaquetas y çaragüeles, jubones, bonetes y freçadas y alpargates para los dichos negros para el viaxe que an de hazer.** (p. 19). Como de costumbre, la real hacienda no paga. Los «pilotos y maestres y la gente de mar» piden que «les mandase pagar el año por entero que lleuan de demora para hazer la nauegación, para que con ello pudieses ser prouedidos y remediados de lo que an menester y pagar algunas deudas». Se les paga.

- Joan Pérez, “que va por despensero”: 225 pesos, “Los 150 dellos por el sueldo de su persona, a razón de 25 pesos cada mes, y los 75 pesos por su ventaja de despensero”.

- A Christóual García, calafate, otro tanto por su soldada y ventaja.

- A maese Lorenço, que va por carpintero, otro tanto por la mesma razón y ventajas.

- A Joan Corneiles, flamenco, lonbadero, otro tanto por su sueldo y ventaja.

- A Simón Arragóçez, que va por marinero, 150 pesos, con que va pagado de los dichos seis meses. Y el mismo sueldo para los marineros Moflín Corço, Joan Griego, Jorge Griego, Constantín Guigueto, Miguel de Gueldo, Antón Rodrigues, Alonso de Noia, Diego Sánchez y Joan Rodríguez.

- Pedro de Mesa, grumete, 100 pesos, a razón de dos tercios de soldada cada mes.

- Pero Rodríguez, maese y piloto del navío *Todos los Santos*: 700 pesos».

Sería muy interesante el estudio de los oficios colaterales (7) que implica armar una flota, pero no es para este momento ni para esta conferencia. Tanto

(7) Lógicamente, la gente que va en este navío recibe idéntico sueldo a la de Los Reyes. Van el piloto, escribano y marinero al tiempo, contra maestre, despensero, lonbadero, carpintero, calafate y 8 marineros. (pp. 20-27): Todo esto se calculan para un año de navegación: «... en los dichos nauíos van todas las cosas de mantenimientos y comidas nescasarias para la dicha naveggióñ por tiempo de vn año cumplidamente» (p. 52). Para los avíos de las dos naos que van en la expedición, contratan servicios con y pagan: el que hace un arcabuz: 70 pesos. Id.: 60 pesos. Por hacer 50 «escaupiles»: 140. Los que hacen 7 ballestas «con sus gafas»: 70. «Por la echura de vnos cordones para los frasquillos»: 3 pesos y 4 tomines. Al balletero, por hacer 24 cuerdas de ballesta para 12 ballestas: 12. Al sillero, por 33 bolsas de cuero para los arcabuces: 130. A los alabarderos, por 18 alabardas: 198. Al carpintero, por una caja grande en que han de ir los arcabuces y espadas y otras armas: 16. A otro carpintero, por una caja de arcabuz y aderezar la de otro: 8. Al curtidor, por 8 cueros de vaca para los dos atambores: 12. A dos indios que trujeron unas rodellas de cabuya del valle de Xauxa: 4 pesos. Al cordelero que hace los cordeles para tirar los dos atambores y cordeles de agujas y demás herramientas que ha comprado «para hazer las seladas de cuero»: 4 pesos. Al sastre, por 53 varas de ruan curo, a 5 tomines la vara, de que se hizo 22 banderas y gallardetes y 2 estandartes grandes para adorno de los dichos navíos para cuando surxan en algún puerto, 33 pesos y 1 tomín, y 20 pesos por la hechura dellas. Al pintor, por la pintura de todas las telas anteriores: 179 pesos y 1 tomín. Al relojero, «por cuatro moldes que hizo, los tres dellos para las piezas de artillería nueva y el otro para una pieza de artillería que se llama pasamuro»: 56 pesos. Al algodoner, «por 43 arrobas y 11 libras de algodón con sus capullos sin desmontar, del que se comoró para 50 escaupiles para la gente de gente de guerra que va a las dichas yslas»: 125 pesos. Al corregidor del valle de Limaguana, por un quintal de mecha para los arcabuces: 50. A otro carpintero, «por una cureña y en caualgar un pasamuro y otras cosas que él puso de su oficio»: 55. A otro balletero: por 22 docenas de virotos para las ballestas: 22. Al herrero, por 6 candados para las piezas de artillería: 10. Al zapatero, «por 12 libras de hilo de ballesta que dél se compraron para las ballestas». 24. A otro carpintero: Por dos pares de cepos, con dos candados, «para echar en prisión a los que fueren ynquietos e ynobidentes a sus mandamientos»: 50 pesos. A otro herrero: Por cuatro pares de grillos para lo mismo: 16 pesos. Al plomero, por 8 quintales de plomo para hacer balas y dados para la artillería: 100 pesos. Para comprar las lonas de las dos naos: 170 pesos. «... Y para ello se an comprado dos nauíos, los quales y la gente que en ellos an de yr, están aprestados para la dicha jornada. Y, porque conviene que lleuen una fragua y vn negro herrero para

esta expedición de «158 hombres de mar y tierra» (8), como los miles de documentos estudiados nos dan noticia de los oficios de los marinos, sensu lato, o sea, de la gente embarcada.

¿Y qué noticia nos dan? Nos notician que los marinos son gramáticos. Hay una rama de la filología que es la lingüística misionera. Esta rama estudia, investiga y describe los cientos de vocabularios, gramáticas, catecismos, etc. que los misioneros escribieron en y de las lenguas indígenas. De facto, muchos de ellos son los únicos vestigios que permanecen de algunas lenguas. Pero, sorprendentemente, nunca se ha atendido a la gente de mar. Y digo «sorprendentemente» porque la documentación es recalcitrante en la descrip-

que haga y adereçe las cosas que de su ofiçio sean nesçesarias para el adereço y reparo de los dichos navíos (...) vos mando que busquéis y hagáis buscar un negro que sea buen oficial deste ofiçio y una fragua y (...) lo sacaréis de poder de quealesquier personas en cuyo poder estubiere el dicho negro y fragua». «Tasaron el dicho negro y fragua en 1200 pesos de plata, los 900 por el negro y los 300 dellos por la fragua». A otro zapatero «por 3 bolsas de cuero para que metiesen la pólvora necesaria para cargar los tios de artillería; siendo nesçesario porque, de otra manera, se desperdiçaría la pólvora que se sacse debaxo del escotillón y no se podría tener a punto y bien acondicionado en otra cosa»: 12 pesos. [Todos estos datos están sacados de los diferentes «Registros de pago» que se pagan de la real hacienda, recogidos en el Archivo General de Indias, en la sección de Contaduría]. A otro herrero le pagan «28 libras de cobre que puso en vna caldera bieja que adereçó para en que guisen la comida de la gente que va en la dicha nao, a razón de 10 tomines cada libra»: 82 pesos y 6 tomines. [entiendo, p. t., que solo llevan una caldera por nao. Eso sí, enorme, porque solo para aderezarla empleó el herrero 14 kgs. de cobre]. Por el alquiler de una bodega, al dueño de ella, para que metiesen «todo el bastimento, municiones y pertrechos, rescates y medicinas y otras cosas nesçesarias que se compraban para el despacho y aviamiento de los dos navíos»: a razón de 10 pesos al mes, desde el 21 de junio al 19 de noviembre». Al curtidor, por «60 pellexos apreçiados, los quales an de servir para dar carena, sendo nesçesario, a los dichos navíos y al bergantín que an de hazer»: 7 ½ pesos: a 1 tomín cada uno. 15 novillos para la provisión de la gente de las dos naos: a 11 pesos cada uno= 55 pesos. A otro carpintero: 6 cureñas para 7 piezas de artillería: «las çinco fueron en la dicha armada encavalgadas con sus rruedas y carretas y las otras dos quedaron en la dicha casa de la munición»: 480 pesos. El gobernador ordena al factor del tesoro real que a los «reverdendos padres fray Francisco de Galvez y fray Pedro Maldonado [que iban en la capitana] y fray Joan de Torres y fray Pedro de Lagunas [en la almiranta] diese a costa de la real hazienda senos hornamentos cumplidos para dezir misa para que en cada vno de los navíos lleuasen hornamentos y los proveyese de bastimentos y mantenimientos y de todo lo más nesçesario y mejoras de comida, de más de lo hordinario y regalos, conforme a lo que ellos pidiesen y demandasen, avnque fuesen cosas estrahordinarias». Hay que tener en cuenta que el general, capitán, religiosos, etc. embarcan en la nao provisiones para ellos, aparte de las que se embarcan para todos. Vino para los pilotos: «Y platicado con Diego Díaz, alcalde de la mar y piloto mayor desta mar del sur, y con otros pilotos que tienen yspiriencia dello, qué se suele proveer a los pilotos que navegan en esta mar, paresçió que les devía mandar a dar a cada vno de los dichos pilotos doze botixas de vino, por tiempo de vn año, ques la comisión que lleuan de la dicha navegazió, que montan 48 botixas y que aansímesmo devía proveer al dicho Álvaro de Mendaña y Pedro Ortega Valencia, a quien yo e nonbrado por capitán del navío Todos Santos, que va por almiranta, de otras 24 botixas de vino: 612 pesos. Al herrero que había hecho mucha obra de su ofiçio, así como la artillería que llevaban los navíos y el bergantín: 1123 pesos y 5 tomines. A otro herrero que hizo “las obras de su ofiçio que le fueron mandadas para los pertrechos de la artillería: 1069 pesos» (p. 59).

(8) Relación de Sarmiento: *Australia Franciscana*, IV, p. 262.

ción de este hecho fundamental para el poblamiento, la evangelización, la educación y la navegación, puesto que, con mucha frecuencia, los lugareños explicaban a los marinos el modo de continuar derrota. Voy a presentar solo unas muestras, lo suficientemente sugestivas para que se tome conciencia.

En la testificación de Sarmiento en la Ciudad de los Reyes, al tornar del descubrimiento de las islas Salomón, explica: «Y luego entendimos dellos esta palabra *eybeine* que quiere dezir “¿cómo se llama esto?” Con lo qual aprendimos mucho de su lenguaje en breue tiempo. Y Sarmiento hizo vn vocabulario de su lengua. Y heran tan curiosos de aprender nuestra lengua como nosotros la suya» (9).

En el Archivo del Museo Naval (10) se guarda la Relación que el general Miguel López de Legazpi hizo de su navegación desde el puerto de Navidad, en México, hasta las isla de Zubú, en Filipinas. En ella, además de la expresión de derrotas, posición de los astros y señales respecto a tierra, relata la llegada a una isla, de cuyos habitantes y de cuya lengua hace una dilatada descripción:

La manera de su hablar es la siguiente: chamor = amigo =, baquimaqui = sabroso, jo = azeite, juay = tierra, churu = coco fresco, coca = navío, ruro = sal, tupotipor = pescado, tali = ojos, chuzo = agengibre, burgay = ven acá, hembean = estrella, vitan = luna, uran = sol, su manera de contar [del 1 al 10] es: acha, gua, tero, farfur, nimi, guanán, funton, gua, agua y manete (11).

En realidad no sabemos si ese era, efectivamente, su modo de hablar, porque el general Legazpi se encontraría allí, de seguro, con los mismos problemas con que toparon los misioneros en América. Y era que, como explica fray Juan de Torquemada, los misioneros «se ponían a jugar con los niños con pajuelas o pedrezuelas los ratillos que tenían descanso, y traían siempre papel y tinta en las manos. Y, en oiendo el vocablo al indio, lo escribían y el propósito [con] que lo dijo. A la tarde, juntábanse los religiosos y comunicaban unos con otros sus escritos, y lo mejor que podían conformaban a aquellos vocablos el romance [o sea, la palabra en español] que les parecía convenir. Y acontecíales que lo que hoy les parecía que habían entendido, mañana les parecía no ser así» (12).

Pero lo importante no es si la adaptación fonética era perfecta, sino la preocupación de los marinos por compilar un Arte, es decir, una gramática de una lengua. Incluso sus conocimientos de gramática comparada. En otro documento leemos: «La quenta destes yndios es muy parecida a la quenta de la China, porque asta siete es de la misma manera» (13). Esto significa que los del navío sabían los números en chino.

(9) Relación de Sarmiento: *Australia Franciscana*, IV, p. 279. No hay que olvidar que Sarmiento ocupó la Cátedra de Gramática en la Universidad de Lima.

(10) AMN, ms. 11, fls. 185 – 206.

(11) fl. 192 r y vº.

(12) TORQUEMADA, fray Juan de: *Monarquía indiana*, t. III, cap. XIV, p. 32.

(13) Relación de fray Munilla: *Australia Franciscana*, I, p. 54.

Al arribar a una de las islas de la Mar del Sur, explica la relación documental que «el taurique se llegó al general. Y, para hazer amistades, preguntó el taurique al general cómo se llamaua y dixo su nombre. Y, por señas, dio a entender que trocasen los nombres. Y, de allí adelante, Mendaña se llamó Biley y Biley, Mendaña. Esto çelebran estos indios por vn bínculo solene de amistad» (14). Cambiar el nombre significa cambiar la identidad, de modo que atacar u ofender al nombre es hacerlo a la persona. Por eso ninguno de los dos grupos puede atacar al jefe contrario, porque es como si lo hicieran al propio, y así garantizan la paz. O sea, y en la base del tabú, hay una identificación con el nombre, porque el nombre toma el poder de aquello que representa.

Y esto a pesar de que en el *Itinerario de navegación* de Escalante, el piloto afirma que «en lo más general no sabemos gramática y usamos de muy poca retórica».

Los oficios de etnógrafo, de geógrafo y de antropólogo, que tan extensamente han ejercido los marinos, merecen una conferencia en sí mismos y merecen, también, una esmerada revisión, pues son de una hondura, de una precisión y de lo que, anacrónicamente, llamaríamos un criterio antropológico y democrático muy, muy difíciles de superar. Desde luego es importante hacer la historia social de la marina, pero no lo es menos hacer una historia de las descripciones etnográficas y etopéicas que nos han transmitido los marinos, así como de su convencimiento profundo de la aplicación de lo que la reina Isabel denominó el Derecho de gentes.

Y es preciso explicar que, al menos hasta el siglo XVIII, la mayoría de los marineros de las provincias del rey de España sabían leer y escribir; hecho que destaca sobre la media de los súbditos de la Corona. ¿Y esto por qué lo sé? Porque en la documentación los fiscales requieren testigos para premiar a un general o a un piloto, o para dirimir si hay culpa o ineficacia en la pérdida de una nave, o para docenas de casos diversos. Los testigos deben firmar su declaración y raramente el fiscal escribe: «Y no firmó porque dixo que no sabía firmar».

En cierto modo relacionado con la escritura está el oficio de cartero. No en la capacidad que podría imaginarse de trasladar las cartas en un barco, sino en el de –propiamente– recogerlas y entregarlas. Y digo «propiamente», en el sentido de un propio, de una persona que expresamente se envía de un punto a otro con una carta o con un recado.

La separación, la navegación, el ir a hacer las Américas o las Filipinas no implicaba solo el desgajamiento físico y anímico, sino también dejar al otro en una situación personal, familiar o económica de insolvencia. Por eso se debían confiar el dinero y las esperanzas a gente que se considerara honrada. Los documentos lingüísticos de la Nueva España, que es una compilación de miles de cartas de particulares, explican al recibidor de la epístola que se la entrega ese hombre de mar porque es hombre en quien se puede poner la confianza.

En la correspondencia que trataba de lo cotidiano se daban, sobre todo, las noticias sobre la salud, el dinero y las emociones, los sentimientos y los anhe-

(14) Relación de Sarmiento: *Australia Franciscana*, IV, p. 279.

los de todo tipo, sobre todo la ausencia y el amor. Como la que Juan Lope de Sande, residente en México, manda a su esposa española:

«Señora mía, tu última carta de 14 de febrero recibí y con ella la alegría y el consuelo que debo recibir siendo de aquella a quien en esta vida más amo, y esto se mantendrá hasta la muerte. Y no me lo agradezcas, pues de ley divina y humana estoy obligado a ello. Y así te suplico que, con cualquier navío que venga, me escribas, que este es el mayor consuelo que tengo».

Esa expresión de amor, esa soledad, ese anhelo de la persona querida que siente toda la gente de mar que en la historia ha sido, la experimentan hasta los galeotes. No me refiero, en este caso a los llamados buenas boyas, a los remeros que tienen este oficio por su propia voluntad, sino a aquellos que están «amarrados al duro banco de una galera», a los encadenados que pagaban a un tripulante que les escribiera su poema de amor:

Plega al Coyme de las cumbres
que arribe ya una clarea
en que tus verdes columbres
los avizore y los vea (15)

¿Cómo se llegaba a este forzado oficio de galeote? Es evidente que no era directamente, sino que había un transcurso un «cursus honorum», como lo denominaban los germanos, «los de la heria y pendón verde»; es decir, la organizada sociedad de delincuencia y marginación de los siglos XV al XVII sobre todo. Este *cursus honorum*, este *curriculum vitae*, comenzaba en la niñez con el oficio de *esportillero*, de ladronzuelo de poca monta –de *chorizo*, de *raterillo*, diríamos ahora– que robaba, sobre todo, en los mercados, en las ferias o en cualquier aglomeración, como ver la arribada o partida de las flotas, por ejemplo. Robaban la faldriquera de los dineros con la técnica del «mete dos y saca cinco»; es decir, introducir dos dedos, tirar del cordón de la bolsa de los dineros, agarrarla con una mano y, diestramente, cortarla y arrebatársela al dueño. Aunque su mayor responsabilidad era la de avizorar las casas para ver si vivían ancianos solos, si había criados, si tenían perro, si había varias puertas..., para contárselo a «sus mayores», a los ladrones consolidados en el oficio. Se les permitía hacer trampas en el juego, pero las básicas; aquellas que solo desconocían «los blancos palomos» que se dejaban «desplumar» antes de la media noche; hora en que se abrían los garitos de los tahúres y jugaba la gente experimentada.

Una vez que habían aprendido el oficio, se examinaban, se «desaminaban», ante el trono subido, trío formado por el jefe, el coime, y otros dos rufianes respetados. Si aprobaban, pasaban al escalón siguiente, el de

(15) Trasladado a nuestro registro significa: «Quiera Dios que llegue el día en que pueda contemplar tus verdes ojos y extasiarme en ellos».

mandil o *mandilandín*, criados de una prostituta o de un jayán. Y, así sucesivamente, a rufo de primer tonsura o rufezno de media talla, y bravo o jaque o valentón o jayán. Los castigos leves por los delitos eran de azotes o de destierro. Y se iban incrementando hasta la cárcel, las galeras y la horca.

En la jerarquía de la galera, los remeros eran el escalafón más bajo. En la Ley II del Título XXIV de la Partida II de las Siete Partidas de Alfonso X, el rey explica que «Homes de muchas maneras son meester en los navios (...), así como almirante, que es guiador et mayoral de la armada; et comitres que ha de haber en cada galea, que son como cabdiellos; et otrosi naucheres, que son sabidores de los vientos et de los puertos para guiar los navios; et marineros, que son homes que los han de servir et de obedescer; et sobresalientes, que es su oficio señaladamente de lidiar; et otros muchos».

Al práctico en el oficio de la mar se le conoce por las explicaciones que hace de la tierra y de la navegación. El más capaz, entre todos es el *naucher* (16) medieval; es decir, el piloto, «el sabidor de los vientos et de los puertos para guiar los navíos» (17) que, en muchas ocasiones, era el propio armador. Un hombre capacitado para la navegación, y conocedor de la cosmografía y la cartografía no tenía ningún problema en llegar a ser piloto (18), como Hernán Gallego, por ejemplo, que dice en su Diario de navegación «con auer 45 años que ando por la mar i 30 que soi piloto» (19). «Los que son buenos pilotos y que en la navegación quieren dar buena cuenta de sí y de la nao y gente que es a su cargo siempre velan de noche. Y, si alguna cosa han de dormir, duermen desde que comienza a esclarecer hasta mediodía y todo el tiempo velan» (20). O sea, tal y como leemos en los documentos «han de llevar pilotos de ciencia y experiencia, y no sean pilotos de boca ni de farol» (AMN, ms. 32, f. 90 r y v^o).

El piloto mandaba a los marineros, que lo obedecían y tenían confianza en él (21), entre otras razones porque era quien mejor conocía la tierra, el cielo,

(16) La voz *naucher* o *nauchel*, ambos en las Partidas, están tomados del catalán *nauxer* y este del italiano dialectal *nochiero* (< italiano *nochiero*) que, a su vez procede del griego *vauxleros* 'armador'. 'piloto', compuesto con *xleros* 'bien propiedad'. (DCÉCH, s/v. *nave*).

(17) Alfonso X: *Siete Partidas*, Partida II, Título XXIV.

(18) Como Sarmiento de Gamboa, por ejemplo, que en la expedición de Mendaña va como capitán de la gente de armas, pero después el virrey del Perú le ordena el reconocimiento del estrecho de Magallanes. O, como dice Escalante: «Lo primero, con ser sano y desimpedido de pies y manos y de todos sus miembros, es haber usado mucho el mar desde su tierna edad, y navegando siempre en él». Por esta razón pueden pasar de capitanes a pilotos. Y la edad para ello más competente es desde veinte años hasta los cuarenta, porque, en pasando de ellos, de ordinario, suelen empezar y acudir mal a su oficio de marineros. Y, si es hombre cuerdo y discreto, en pasando de esa edad, será competente para mandador (pp. 47-48).

(19) Diario de navegación del piloto mayor Hernán Gallego, *Australia Franciscana*, III, p. 87.

(20) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales, 1575*. Museo naval, Madrid, 1985, p. 52.

(21) «El señor general dixo a los soldados que thenían poca fee y heran poco constantes, porque los marineros siempre estaban fijos con el piloto mayor» (Relación de Catoira, *Australia Franciscana*, II, p. 209).

el mar y sus señas (22). En muchas navegaciones el piloto no iba solo, sino que llevaba un «piloto compañero» (23). Incluso, a veces, los pilotos iban como pasajeros de vuelta a su tierra, sin ejercer su oficio. Y no es infrecuente leer en la documentación que la providencia quiso que estuvieran pues el piloto titular enfermó o se enloqueció y fue el pasajero quien salvó a la gente y la nave. Era competencia del piloto, asimismo, hacer la carta de marear o modificar las que ya estuvieran, tanto en los accidentes naturales como en las desviaciones de la aguja, así como escribir el diario de navegación, o sea, la relación de la navegación y sus acaeceres, que solo muy modernamente se ha denominado cuaderno de bitácora (24).

Había tres clases de pilotos: de río, de mar y de barras. El de río llevaba la nave hasta Sevilla; el de mar, la llevaba por el mar y el de barra la sacaba por la barra de Sanlúcar. «E si el piloto de la barra dijere que es tiempo de hacer vela, mandará suspender el ancla del fondo y, en estando suspensa, mandará a los que estuvieren encima de la verga lo siguiente: “¡Larga trinquete en nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo, tres personas y un solo Dios verdadero, que sea con nosotros, nos guarde, nos acompañe y nos de buen viaje a salvamento” Y, en largando la vela del trinquete, debe amonestar y encargar a todos los que fueren dentro de la nao que cada uno rece un Ave María con mucha devoción, ofrecida a Nuestra Sra. la Stma Virgen M.^a Madre de Dios para que alcance de Ntro Sr, Jesucristo, su precioso hijo, que les conceda buen viaje a salvamento. Y, luego, el piloto del mar debe decir al mismo piloto de la barra lo siguiente: “Señor piloto, haced bien vuestro oficio, hasta donde viéredes que conviene que yo pueda hacer el mío”. Y, para que el piloto de la barra haga bien su oficio, no le debe inquietar nadie; antes se debe mantener que haya todo silencio y que todos estén quietos y pacíficos, cada uno en su sitio y lugar, hasta que la nao esté fuera de los bajos» (25).

Ahora bien, a estas tres clases se refiere Escalante en su Itinerario de navegación, pero cuando la Casa de la Contratación crea la institución del Piloto Mayor, que fue el sistema nervioso central de los estudios geográficos de la

(22) «Porque la tierra nos quedaua a mano izquierda (...). Y, ya que no le quisiesse creer a él, que diese algún crédito a tantas pajarerías de rrabiorcados, piqueros y gaviotas que venían de hazia el sur y sudeste por la mañana, y a la tarde tornauan a donde por la mañana auían venido. Y, lo que hera más çierta señal, truenos y relámpagos del sur y sudeste, porque según rregla natural, la gruesa materia que causa semejantes efectos naturales, es causa de los pesados vapores de la tierra, y no de las leues exalaciones de la mar. Y, así, es prouadísima expiriencia que, quando vamos de alto golpho y oýmos truenos y rrelámpagos, damos luego en tierra breuemente, así a la parte que se oyen, porque las tales nubes y meteoros rrompen sobre la propia tierra» (Relación de Sarmiento, *Australia Franciscana*, IV, pp. 266-267).

(23) «Pedro Rodríguez, piloto compañero. 40 años». (Testimonios a favor de Pedro Ortega, *Australia Franciscana*, IV, p. 378).

(24) Tomado del latín *habitaculum* ‘vivienda’, derivado de ‘habitar’, probablemente pasando por el francés *bitacle*, *habitacle* ‘vivienda’ y ‘bitácora’. 1^a doc. *bitacula*, 1538, bitácora. 1587 (DCECH, s/v).

(25) *Escalante, Cit.* p. 63.

Casa de la Contratación de Sevilla (26), se distinguieron otras tres clases de pilotos distintas (27): «Tres puestos ay de pilotos mayores instituidos para la navegación de la carrera de las Indias. A saber: el *Piloto Mayor de la Casa de la Contratación*, que es el oficio que se instituyó para examinar y graduar a los pilotos y censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegación; el *Piloto Mayor de la Armada real de la guardia de la Carrera de las Indias*, que comúnmente se llama de Galeones, y el tercero, el *Piloto Mayor de las Flotas de Nueva España*». Del primero, el piloto mayor de la Casa de la Contratación, dependía la suerte de todas las expediciones y su preparación, que las cartas fueran fiel reflejo de la realidad geográfica, que los instrumentos para la navegación fueran exactos y útiles y que la Casa creara excelentes pilotos.

En los primeros años de los descubrimientos, explica José Pulido, se nombró pilotos mayores a hombres prácticos en la navegación, a marinos que se habían distinguido por sus expediciones. Después, recayó el cargo en hombres que no habían hecho expediciones marítimas, pero que sobresalían en el campo de la ciencia. Es cuando se crea la Cátedra de Cosmografía, con lo que entran en un nuevo periodo los estudios de la casa de la contratación. El nombramiento para este cargo, al principio, fue decisión regia pero, más adelante se accedía a él por oposición. En el piloto mayor se fueron acumulando otras funciones y cargos sumamente importantes: catedrático de cosmografía y cosmógrafo fabricante de instrumentos para la navegación, Arqueador y Medidor de naos; Cátedra de Navegación y de Artillería, Fortificaciones y Escuadrones; Cátedra de Matemáticas militares, etc.

A todos los pilotos mayores de la Casa de la Contratación, cosmógrafos y maestros de hacer cartas e instrumentos para la navegación y pilotos de la carrera de las Indias, se les exigía obtener la carta de naturaleza, dado que se les entregaban las naves que salían de España y, con ellas, un riquísimo caudal de conocimientos. De ahí la disposición de 2 de agosto de 1527: «El que quisiere ser piloto, a de ser natural de estos reinos de Castilla, y a ningún extranjero daréis el cargo de piloto tal, y ni le consentiréis tener carta de marear ny pintura nynguna de las indias, ni que por otro alguno le sean dadas ny bendidas sin nuestra especial licencia» (Arch. de Indias, 2-5-1/6. años 1508-1593). La Ordenanza 135 exige, además, que sea de más de 24 años y de buenas costumbres; o sea, no tomar vino, no decir mal de Dios y tratar bien a los marineros.

Y para probar su conocimiento de la carrera a las Indias se ordena: «Que qualquiera que quisiese ser Piloto probase por testigos si havia navegado seis años a las Indias, si havia estado en Tierra Firme i Nueva España i la española

(26) PULIDO RUBIO, José: *Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*. Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla y CSIC, Sevilla, 1950.

(27) VEITIA DE LINAGE, en su obra *Norte de la Casa de la Contratación* Libro II, cap. XI, pg. 139, Sevilla, impr. Juan Francisco de Blas, 1672.

i Cuba i que tuviese su carta de marear i supiese hechar punto en ella i dar razón de los rumbos i tierras i de los puertos i baxos más peligrosos, i de los resguardos que se le deven dar i de los lugares adonde se podía abastecer de agua, leña i de las otras cosas en tales viajes necesarias. Que tuviese un astrolabio para tomar la altura del sol i quadrante para el Norte, i supiese el uso dentrambas cosas, así en el tomar altura como en el añadir o quitar la declinación del sol i lo que la estrella alça i baxa, juntamente con el conocimiento de las horas que son en qualquier tiempo del día i de la noche» (28).

Antes de tomar posesión de su cargo, el piloto debía jurar: «...recibí juramento conforme de derecho del dho alonso pérez, so cargo del cual prometió que guardará y cumplirá todas las cosas a questá obligado como tal piloto de su mag. tiene mandado por sus reales ordenanzas de la dha casa, e que no dará bandera ny en manera alguna anagenará (sic) la carta de marear ny los demás ynstrumentos de la navegación a nyngún extranjero de fuera destos reynos, ni menos les enseñará las particularidades de lajas, bancos, corrientes y fondos de los puertos, baías y ensenadas de su mag., ny las entradas ni derrotas conocimiento dellos, ny en qué tiempos correrán bientos a propósito para nauegarlos. Y absoviendo el dho juramento, prometió de lo cumplir y guardar» (Archivo de Indias, Contratación, 55^a, 1^o de marzo de 1627).

En 1552 se separa la enseñanza del piloto mayor y se crea la cátedra de cosmografía en la Casa de la Contratación. El 1^o fue Gerónimo de Chaves, maestro y fabricante de instrumentos para la navegación; quizá el cosmógrafo más famoso de su tiempo.

El oficio de marinero

Los marineros eran gente procedente, en general, de lugares costeros, aunque, cuando había falta de personas que tripulasen una nave, se hacían levás incluso en las poblaciones del interior peninsular; si bien su incapacidad para todo el trabajo que exige marear un barco no solo no ayudaba sino que entorpecía a aquellos que tenían el oficio. De modo que fueron continuas las quejas que los jefes de las armadas elevaron al rey o al ministro de Marina. Sobre todas ellas destacan las amonestaciones del marqués de la Victoria.

Ahora bien, los marineros que solo vivían de este oficio eran relativamente pocos; los demás eran pescadores o trabajaban el campo, en tierras propias o en aparcería, durante los meses en los que el tiempo no permitía salir al mar a pescar o mientras no estuviesen «haciendo el vacallao», por ejemplo; trabajaban, asimismo, como molineros o como ayudantes en la molienda, sobre todo de los molinos de mareas. Salaban y secaban el pescado, tal y como lo hacían los marineros gallegos que elaboraban el pulpo en salazón que –posteriormente– transportaban los arrieros a Zaragoza y Calatayud, vendiéndolo y cambiándolo por el esparto y toda la soguería y cabuyería que

(28) HERRERA, Antonio: *Cit.*, Década IV, lib. II, t. II, p. 29.

precisaban las naves. En los periodos de descanso o, mejor dicho, en los periodos en que no se salía a la mar se ocupaban en trabajos comunales obligatorios, como construir o limpiar la barra del puerto o hacer un fondeadero. En los pueblos de Castilla, estos servicios comunales, que eran abrir caminos, limpiar las riberas de los ríos o construir un abrevadero, se hacían, sobre todo los domingos, a la llamada del «rey pájaro»; pero a las provincias costeras llegaba una orden real (29).

De todo tipo de escritos podemos deducir cuáles son las capacidades y las obligaciones de un marinero, pues están latentes en el desarrollo del texto, pero en algunas obras, como las de Escalante, están patentes, como respuesta a la pregunta de «¿qué debe tener el marinero para usar bien de su oficio?», considerando que dichos marineros eran libres para ejercerlo (30):

«Lo primero, con ser sano y desimpedido de pies y manos y de todos sus miembros, es haber usado mucho el mar desde su tierna edad, y navegando siempre en él. Y la edad para ello más competente es desde veinte años hasta los cuarenta, porque, en pasando de ellos, de ordinario, suelen emperezar y acudir mal a su oficio de marineros. Y, si es hombre cuerdo y discreto, en pasando de esa edad, será competente para mandador.

Tres cosas principales debe saber el buen marinero muy bien sabidas y entendidas: la primera es gobernar muy bien el timón el tiempo que le cupiere y fuere necesario; la segunda, velar su cuarto y hacer su centinela; la tercer, acudir a todos los aparejos, cuando y como conviniere, y a todas las demás cosas particulares y universales, de que pueda resultar bien y provecho de la nao y compañía donde estuviere y navegar. Todo lo cual debe hacer bien y diligentísimamente, sin aguardar a que nadie se lo mande, ni que otro se anticipe en ello.

Y no estarán obligados los marineros a servir personalmente, como algunos pretenden, a ningún capitán, maestre ni piloto, ni a ningún otro mandador, fuera de lo que pertenciere al servicio de su nao, si ellos de su propia voluntad no se cometieren a lo querer hacer» (31).

(29) Por cierto, en el siglo XVI se denominan maestros de ribera a quienes saben construir estas barras, aunque lo habitual es que tal denominación se refiera a los constructores de navíos. Por ejemplo: Documentos relativos a reclamaciones sobre la limpia de la barra de Orio y hacer un fondeadero seguro en su puerto, con una real orden entre ellos para que convocandose la junta que se proponga a S.M. la utilidad de la obra, su coste y demas que espresa (años 1591, 1608 y 1612), AMN, Ms. 80, fls. 32-39.

(30) «E yo he visto, y aún vos, señor, lo veréis, siendo Dios servido, en este viaje que, en mandándoseles cualquier cosa que a ellos no les parezca bien, responden con decir que se busque quien lo haga; porque ellos no son obligados a hacer aquello que entonces se les manda. Y las cosas de esta cualidad ordinariamente causan pendencias, rencillas y disbarates, porque los que mandan siempre pretenden ser obedecidos, y así es necesario que lo sean; y que ellos, así mismo, sepan y entiendan en los casos y cosas que lo deben ser. Y, en efecto, que cada uno sepa su obligación en lo tocante a su mismo oficio» (Escalante, *Cit.*, p 47).

(31) *Ibíd.*, pp. 47-48.

El paso de unos estados a otros lo atestigua, por ejemplo, la petición de inválidos que hace Pedro de Arbas: «Pedro de Arbas, artillero de mar del navío el *Poderoso*, dice que ha onse años que continúa el real sevicio, haviedo tomado principio en la esquadra de Levante con el navío el *Xavier*, en donde sirvió quatro años la plaza de paxe. Y, haviedo venido para Cádiz, le dieron la de grumete, con la que fue de Asogues en el mismo navío para Indias. Y, devolviéndose a España, en la Havana le pasaron al Dragón. Y, haviedo llegado a Cádiz para salir a corso, le dieron la de marinero. Tuvo el combate con los moros; los que, apresados, vinieron a conducirlos a este puerto; de donde fue transmutado al Fernando, con la plaza de artillero, en el qual fue a Nápoles. Y, debuelto a Cádiz se despidió la gente y tomó plaza en el *Dragón*. Hizo el viaxe a América, en él. Que, concludo, vino a este puerto en el mismo navío. Y, despedida la gente, pasó a Guarnizo y tomó plaza en el *Poderoso*. Y restituído a este puerto, le acaeció el haver caído de la verga maior y rompído-se un brazo por dos partes y un muslo por medio; de cuia fractura ha quedado imposibilitado» (AGS, SMA, lg. 260).

Algunos marineros se empleaban como buzos, aunque para este oficio había nadadores experimentados que trabajaban bien por cuenta propia o bien al servicio del Estado, como los pescadores de perlas de la isla Margarita (32), por ejemplo, o los que bajaban a los barcos hundidos a rescatar el oro y la plata del rey; como los que bajaron a la capitana de la Flota de Tierra Firme, que naufragó en la playa de Zahara el 28 de enero de 1555. Venía cargada con el oro y la plata del rey. D. Francisco Duarte, que era el regidor, le explica al monarca que «en esta nao venían de (...) 60 á 70 mil ducados de oro en oro y plata y tostones para V.M. (...). Pero sin falta ninguna, en abonanzando algo el tiempo, con los buzos que yo aquí tengo se sacará todo quanto falta ó la mayor parte; (...) que está casi todo en barras de plata en caxones de madera bien adereçados».

Pero no solo fueron los buzos a recuperar el oro sino que, «luego que la nao dio al través (...), acudió tanta gente de Tarifa y Bejer y de otros lugares á la playa, que en poco tiempo hubo más de quatrocientos hombres de cavallo y de pie, los quales, con achaque de ayudar a salvar la gente y oro y plata, robaban quantas caxas y caxones la mar echaba fuera muy ricos. Y a los que salían, que el mejor librado salía medio ahogado, los acababan de matar por roballes mucha cantidad de oro e dinero, que consigo sacaban atados al cuerpo”. Y que, «porque estando yo, aun no bastó á salvar de la gente de la tierra todo lo que hay derramado por la playa, que cada hora se descubre» (33).

O sea, un hecho que muy bien podría haber podido inspirar otro tanguillo como el de «los duros antiguos» de Cádiz.

(32) «Y porque en la ysla Margarita hay quarenta canoas de pescar perlas y no pescan todo el año por ser estos cosarios continuos allí, de que es daño de los quintos reales de las grangerias de las perlas, en más de cien mil ducados, y de los dueños de las canoas en más de quinientos mil ducados, es necesario que se remedie como digo, con el mayor secreto que se pueda, porque los enemigos no sean avisados, que será ir en gran número juntas muchas naos, y muy mas apercevidas que hasta aquí ivan». (AMN, Ms. 32 fl. 92 r.) Año de 1600.

(33) AMN, MS. 30, fls. 1510–154. Año de 1555.

Me falta, pero no puedo en el espacio de este trabajo citar muchísimos oficios: el de almirante, capitán, capitán general, despensero, tonelero, artillero, lombardero, arcabucero, rodadero, grumete, paje, calafate, escribano, fraile, maestro, contra maestro, minero, fogonero, arráez, guardián, soldado, bizcochero, herrero, armador, médico, barbero, repostero de estrado, cirujano, maestro de raciones, capellán, pescador, práctico, visitador de navíos, cargador, mercader, proveedor, maestro de campo, boticario, gentiles hombres de lanzas y arcabuces, cocinero, carbonero, mozo de servicio, lengua, oficial de navío, músico, los oficios ligados a la construcción naval, etc.

Ahora bien, no quiero terminar este artículo sin aludir a otro oficio fundamental en las naves, pero con poca representación en la documentación, que es el nobilísimo oficio de gato, del que hay referencias y alusiones de soslayo, pero sin el cual la navegación habría sido mucho más penosa.

AMBIENTE MARINERO

VIDA EN LA MAR Y EN TIERRA

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío (retirado)
Académico correspondiente
de la Real de la Historia

Queremos analizar en esta conferencia el ambiente mariner que se vivía, en tiempos de la primera circunnavegación del Globo, en los puertos españoles y en los de escala de la primera circunnavegación y algunos aspectos de la, más que dura inhumana, vida a bordo durante dicha expedición.

Sevilla, antes de la salida a la mar

Cuando Fernando Magallanes llegó a Sevilla con sus amigos lisboetas, los Faleiro, a los que luego se incorporaron los Reinel y algunos más... la ciudad del Betis estaba experimentando una explosión demográfica notable, pronto se convertiría en la más populosa de Europa, la creación en 1503 de la Casa de Contratación de Indias y el monopolio del comercio con las Indias que ello supone, fue el principal elemento de esa explosión. Contaba, por varios motivos, con una población portuguesa importante, faltan todavía tres siglos para el nacimiento de las nacionalidades y, por entonces, se servía al Rey y tan honroso era hacerlo a uno u otro siempre que se fuese leal con la Corona escogida. En Portugal reinaba D. Manuel I, «el afortunado», que se casó tres veces y las tres con españolas, las hijas mayor y menor de los Reyes Católicos (Dña. Isabel y Dña. María) y, en terceras nupcias, con Dña. Leonor, para cuyos esponsales, que se celebraron en Lisboa el 7 de marzo de 1519, había enviado lujosa embajada a la Corte española.

Para dar una idea de esa colonia portuguesa-sevillana diremos que Magallanes se alojara en la casa del teniente de Alcayde de los Reales Alcázares que era el portugués Diego Barbosa, con cuya hija se casara en 1518 y antes de partir en marzo para Valladolid, donde firmara las capitulaciones con Carlos I. Su cuñado, Duarte Barbosa, se embarcará con él a bordo de la *Trinidad* como sobresaliente y será uno de los envenenados por el rajá Humabón en Cebú, a instancias del «lengua» de Magallanes Enrique de Malaca.

Halló Magallanes en Sevilla mucho favor y agasajo en casa de Diego Barbosa, portugués, comendador de la Orden de Santiago, teniente de alcaide de los alcázares y atarazanas Reales de aquella. ciudad, por D. Jorge (1) de Portugal, alcaide principal (2)

Conviene recordar, aunque sea evidente, la facilidad de los portugueses para pasar a Castilla, por entonces las lenguas portuguesa y castellana, estaban mucho más «unidas» que hoy en día, lo ha demostrado D. Ramón Menéndez Pidal (3), normalmente se hacían pasar por gallegos para enrolarse en Sevilla, las fronteras eran más «Schengen» que actualmente y castellanizar los nombres y apellidos era fácil.

Por tanto, el ambiente sevillano era totalmente propicio a los proyectos magallánicos. Además, durante la preparación de la expedición en Sevilla, se incorporó Jorge Reinel al «equipo» de Magallanes, este cartógrafo venía huyendo de un problema judicial en su portuguesa patria y al poco tiempo, le siguió su padre, Pedro, que ya tenía fama de excelente cartógrafo, ellos dos junto a Lopo de Homen, confeccionaron las cartas que forman el hoy conocido como *Atlas de Miller* que se conserva en la Biblioteca Nacional de París, algunas de las cuales parece se levantaron para apoyar la reivindicación castellana sobre las islas de la Especiería, otra, por el contrario, se interpreta como una carta para disuadir al Rey de España de encontrar el paso a la Mar del Sur... Sea como fuere, los Reinel, Diego Ribeiro (castellanizado en Ribero, y discípulo del anterior) junto a los eminentes cartógrafos de la Casa de Contratación como Nuño García de Toreno, Juan Vesputio... van a ser los componentes de la escuela sevillana de cartografía que contribuirá, con la más antigua de Sagres, a la conformación del conocimiento del mundo.

La Armada a la Especiería

Debido a estériles polémicas sobre la «nacionalidad» de una hazaña, realizada en tiempos donde las nacionalidades no existían, solamente había reinos, o entidades geopolíticas de menor rango como ducados, marquesados, señoríos, estados de la Iglesia... y repúblicas marineras como Venecia, Génova, Pisa y Amalfi, y tan honorable era servir a uno u otro Señor siempre que la lealtad estuviese asegurada, creemos oportuno insistir en estos elocuentes datos sobre la escuadra a la especiería del mando del Capitán General D. Fernando Magallanes

1. *Trinidad* 132 Tons. 63 hombres, de los cuales 12 portugueses (19,3%)
2. *San Antonio* 144 Tons. 57 h, 2 p (3,5%)

(1) CONDE DE GELVES, del linaje de los Braganza, a su vez emparentados con los Medina Sidonia.

(2) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo X*. Tomo IV. Madrid, 1837, Pág. XXXIV.

(3) MENÉNDEZ PIDAL, Ramón: *La lengua de Colón*. Cón. Austral. 6ª edición Madrid, 1978.

- 3. *Concepción* 108 Tons. 44 h, 4 p (9%)
 - 4. *Victoria* 102 Tons. 45 h, 4 p (9%)
 - 5. *Santiago* 80 Tons. (31 h, 1p (3,22%)
- Personal incorporado: 26 h, 3p (1,15%)

Pero para no mentir estadísticamente, que es una de las mentiras más habituales, significaremos que en las planas mayores (ver cuadro nº 2) de los buques el porcentaje de portugueses era algo mayor, sin embargo, al remodelar los mandos de su Armada, tras el motín de San Julián, el «desertor» que se fue con la mayor de las naves, la *San Antonio*, era el portugués Estevão Gomes (castellanizado en Esteban Gómez) cargado de resentimiento contra Magallanes, porque había propuesto al Rey de España el mismo plan de D. Fernando pero sin obtener apoyo alguno.

Como verán en el cuadro (4) adjunto, los portugueses, si consideramos una Italia unida (para cuya unión faltaban 3,5 siglos) eran la tercera nacionalidad presente “a flote”, con cifra poco más elevada que la de franceses, pero, repito, con mayor presencia entre los cuadros de mando.

España	171 - 64%
Italia	35 - 13.2%
Portugal	26 - 9.8%
Francia	17 - 6.4%
Flandes	4 - 1.5%
Rodas	4 - 1.5%
Alemania	3 - 1.13%
Negros	3 - 1.13%
Malaca	1 - 0.36%
Inglaterra	1 - 0.36%
Total	265

PORTUGUESES EN LAS PLANAS MAYORES DE LA ARMADA A LA ESPECIERÍA

<i>Nave</i>	<i>Plana mayor</i>	<i>Portugueses</i>	<i>%</i>
<i>Trinidad</i> (5)	14	6	44
<i>S. Antonio</i>	5	0	0
<i>Concepción</i>	5	1	20

(4) MARTINEZ RUIZ, Enrique y tres más: *Desvelando Horizontes*. Madrid, 2016.

(5) En el «insignia» incluyo a los sobresalientes por ser nº apreciable de «gente de guerra». En el resto de «capitán a contramaestre» y en el conjunto no se incluyen los «incorpo-

<i>Victoria</i>	5	2	40
<i>Santiago</i>	4	1	25

Puede resultar significativo que en la *San Antonio* no había presencia portuguesa ni entre sus mandos, ni entre los miembros de la dotación, quizás ese ambiente español (aunque había una minoría de otros estados) propició o favoreció, la primera revuelta de Juan de Cartagena que comentaremos más abajo.

El problema de la «obtención» del personal

Lo que actualmente se conoce como «ciclo logístico» se compone de tres fases: «Determinación de necesidades», «Obtención» y «Distribución», esto es aplicable al material y al personal. Conocemos mucho de la primera fase, la que hoy en día evalúan los Estados Mayores y de la tercera (cómo se computaron las dotaciones de los cinco barcos, que hoy en día corresponde a la Jefatura de Personal), la segunda (hoy en día también de Personal: Reclutamiento) es más difícil de estudiar a pesar de la mucha documentación disponible, pero daremos un botón de muestra.

Gonzalo Gómez de Espinosa, hijodalgo notorio, fue comisionado a Málaga, antes de ser enrolado como alguacil en la *Trinidad*. Estudiando, una a una, las cinco dotaciones solamente encontramos un marinero de Antequera (Málaga), Juan Villalón, herrero en la *Victoria*, de lo que podíamos deducir la flojedad con que Espinosa, el que luego intentaría el tornaviaje hacia la Nueva España, cumplió su cometido. Pero eso resultaría falso porque el ambiente marinero en los puertos de la época era una mezcla grande de naturales de diversos estados; Málaga, por ejemplo, tenía desde antes de su conquista por Castilla (1487) un (ver plano) castillo de genoveses dentro de los muros de la ciudad y hubo barrios de genoveses en todas las ciudades importantes del Mediterráneo y en Cádiz. Por tanto, quién puede asegurar que Espinosa no encontró «voluntarios» de los estados que reflejamos en el cuadro o se las «dio con queso» (6) en los arrabales del puerto malagueño.

Otros vinieron con intención de enrolarse, quizás algunos enviados a propósito, si no como espías sí como fieles informadores, v.g. el propio cronista Pigaffeta, procedente de Rodas, donde entonces residía el Gran Maestro de la Orden de San Juan de Jerusalén (luego Malta) y que llegó a España de la mano del nuncio Chiericati, que lo presentó a Carlos I en Barcelona,

rados» que enumera FERNÁNDEZ DE NAVARRETE en el Tomo IV de su *Colección de los viajes (SIC) y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles*.

(6) Frase que viene precisamente del reclutamiento forzoso, los alguaciles del Rey invitaban a vino a los «parados» y para «disimular» ponían también algo de queso... Cuando el vino hacía sus efectos trincaban al individuo y lo depositaban a bordo... Hacia 1518 acompañó al nuncio Chiericati a España donde fue presentado a Carlos I, en Barcelona.

inmejorables padrinos y qué bien lo hizo para los intereses «no españoles», publicando su diario en Venecia en 1536 y en lengua italiana, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, ignorando por completo al que lo llevó sano y salvo desde Ternate hasta Sevilla, Juan Sebastián Elcano. Tras la llegada fue nombrado caballero de Rodas por el gran maestre Philippe Villiers de l'Isle-Adam. ¿Se estarían tramando ya la falsa locución: América Latina?

Víveres para dos años (7)

En los buques de la Armada se embarcaron los productos siguientes:

Vino, aceite, vinagre y galleta (bizcocho, del italiano biscotto: dos veces cocido), pescado seco y «bastina» (8), tocinos añejos, menestras (habas, lentejas y garbanzos), harina, ajos, arroz, quesos, miel, almendra con cáscara, anchoas, sardinas para pesquería (cebo), pasas de sol y lejía, ciruelas pasas, higos, azúcar, carne de membrillo, alcaparras y mostaza. Además, embarcaron 6 vacas vivas, una por barco y dos en la *Trinidad*, y tres cerdos. Durante el inoportuno y largo fondeo en Sanlúcar, esperando el «demora clara de armadas portuguesas» para largar para Canarias, se compró carne (no se especifica de qué clase) para alimentar a las dotaciones y su gasto está perfectamente consignado.

Como pueden comprobar el «tocino añejo» y el ganado cuando se sacrificase, era la única carne de ración, puede ser que esta relación fuera solamente el «seco» para dos años y que embarcasen además el «fresco» a reponer en cada escala, es decir algunas aves (9) y carneros, frutas, verduras... El coste total de estas vituallas se elevó a 2 millones de maravedíes, aparte embarcaron *cuarenta varas de cañamazo para manteles en que coma la gente* (¡qué delicadeza!) y 8.860 carretadas de leña para los fogones donde se cocinaban, con muchísimo cuidado con el fuego, los «rutinarios» menús diarios, teniendo en cuenta la rigurosa observación de la abstinencia los viernes que eran días *de bacalao* o de *queso*. Otro producto importante era la cera en velas y en bruto para que los maestros veleros pudiesen coser los paños, para el exiguo alumbrado, el aceite también para las lámparas.

El grave problema del escorbuto, que por entonces los portugueses llamaban mal de Luanda pues al llegar a su latitud las dotaciones iban ya perdidas de la penosa enfermedad, tardó siglos en conocerse era debido a la avitaminosis de la vitamina C, lo cual se cura enseguida con cítricos y otras frutas y verduras frescas, la falta de frío industrial y el hecho de que la vitamina C se muere si la temperatura es superior a 60° centígrados, complicaron la solución, muy intentada por los médicos lusos e hispanos del XVIII.

(7) MARTINEZ RUIZ, Enrique y tres más, *Ops. Cit.* Págs. 401 y 402.

(8) Bastina, pescado de bastina, peces sin escamas (rajades (rayas), carons (¿bocarons?), escats (peces ángel), clavells (raya de clavos), AGUILO I FUSTER, Marian. *Diccionari Aguiló*, Barcelona, (1988), 4 vols., p. 2.

(9) Con el tiempo se fue reglamentando que gallinas y algún carnero, fuesen reservados para el menú de los enfermos.

La nao *San Antonio*, la más grande de las cinco hizo el oficio de lo que por entonces los portugueses denominaban *navio dos abastecimentos*, es decir el que llevaba repuesto de víveres y efectos de mantenimiento, para los demás, por eso su desertión, en plena exploración del Estrecho, fue tan penosa para los tres que se engolfaron en la Mar del Sur.

La ración era parte del «sueldo», además se anticiparon 4 pagas mensuales a todos los miembros de las dotaciones, de donde saldrían los dineros para pagar las ratas que se convirtieron en apreciada carne durante los tres largos meses de travesía de dicha Mar del Sur o Pacífico del decir de Magallanes, pues llegaron a pagarse a 1,5 escudos de oro el ejemplar.

Cuatro casos de Antropofagia

Carballo contó a Pigaffeta que los brasileños comían carne humana, solamente la de sus enemigos muertos en el campo de batalla, no los vivos; despedazaban los cadáveres y repartían los despojos entre los vencedores, los secaban al humo, y cada ocho días se comían un pedazo asado...

Al llegar totalmente extenuados a Guam, algunos moribundos de las dotaciones españolas, que no pudieron bajar a tierra debido a su extrema debilidad, pidieron a los más sanos que si mataban algún aborigen, le extrajeran sus vísceras, pues con esa «medicina» se curarían.

En Filipinas «*los beneyanos*», comenta Pigaffeta, «*comen el corazón crudo de sus enemigos, con zumo de naranja o de limón*». Es decir, los ricos anticuchos limeños, pero... de corazón humano.

En Sulach (Molucas), cuando navegaba Elcano en demanda de Timor, los prácticos que embarcó en Tidore le informan sobre las pequeñas islas adyacentes donde se come carne humana...

Ambiente a bordo (10)

¿Qué ambiente cabe imaginar sobre la cubierta de unos barcos sin sollados, donde el espacio disponible por tripulante era, más o menos, de 1,5 m²? Aunque con algunas lonas reservasen bajo la tolda algún «camarote» para los mandos, tampoco disponían de camas, el coy no se introducirá a bordo hasta el XVIII, una estera o algo parecido era de lo que disponían para conciliar sus sueños. A medida que los días de mar iban pasando y las enfermedades apareciendo, el agua racionada, la higiene inexistente y los beques unos tablones a proa para que cabezadas y rociones «estropeasen la

(10) Además de lo contenido en *Desvelando Horizontes* (nota 4), ver: GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La Nao Victoria y su vuelta al mundo*. Gijón, 2019. CÁNOVAS SÁNCHEZ, Bartolomé: «Los barcos oceánicos a principios del Siglo XVI. Vida y muerte en la mar». *Revista General de Marina*, Tomo 277. Ago.-Sept. 2019.

maniobra»; este ambiente debía parecerse bastante al de la antesala del infierno, a veces achicharrante por el trópico, otras gélido por la cercanía a los polos.

Cada miembro de la dotación, de capitán a paje, disponía de un baúl de tamaño acorde a su categoría, donde guardaba sus efectos personales.

Y no por ello se dejaba de cumplir estrictamente con el duro servicio al Rey a bordo de sus naos, al zarpar se rezaba:

Bendita sea la hora en que Dios nació
Y Santa María lo amamantó
Y San Juan lo bautizó
La guardia está tomada
La ampolleta muele
Buen viaje haremos
Si Dios lo quiere

Y el comienzo de cada cuarto (en las marinas francesa y portuguesa se les sigue llamando cuartos a las guardias de mar) también se decía: “*Buena es la que va, mejor la que viene, buen viaje haremos, si Dios lo quiere*”.

Esas ampolletas, vulgo relojes de arena o, más rebuscadamente, clepsamias, eran de ½ hora (minuteros), o de ½ minuto o ¼ minuto (segunderos), moler era el acto de darle la vuelta para seguir contando el tiempo y no convenía retrasarse para no fastidiar los cálculos del piloto a la hora de hacer su “punto de escuadría” o el de “fantasía”.

Abastecimiento

En la escala de Tenerife, primero en Santa Cruz e inmediatamente en la Playa de la Tejita (Montaña Roja, municipio actual de Granadilla de Abona), continuaron respirando el ambiente portugués... Desde antes de Alcáçovas (1479, cuando Portugal renunció a sus pretensiones sobre las Canarias), cuando se ignoraba quiénes serían los Señores del archipiélago canario, muchas familias portuguesas se habían establecido en las primeras conquistadas, pero tras ese tratado, aumentó considerablemente el número de familias que llegaron a cultivar caña de azúcar, vino y otros productos y ello por muchos motivos, entre otros la dureza climática de los territorios africanos del Golfo de Guinea y la preferencia de los castellanos por las Indias Occidentales a partir de 1492. En 1519 había una buena colonia portuguesa al S de Tenerife, en la citada Playa, y a ella acudió D. Fernando Magallanes a abastecerse del fresco que le suministrarían a mejor precio que en la capital isleña. Allí recibió una carabela con pez, fundamental para el calafateo, y una carta de su suegro anunciándole el “mal ambiente” con que se iba a encontrar una vez en alta mar de nuevo.

Mal ambiente en la mar, la *Conjunta Persona*...

Lo que mucho más tarde se llamaría “secretario o ministro, de Indias” no era otro que el todopoderoso arcediano de la catedral sevillana (obispo de Badajoz, 1494, de Córdoba, 1499, de Palencia, 1505, arzobispo de Rossano, 1511, en Nápoles; y obispo de Burgos, 1514, pero fundamentalmente encargado de todo lo de Indias desde el segundo viaje de D. Cristóbal Colón), Juan Rodríguez de Fonseca del que el padre las Casas dijo:

“(...) era muy capaz para mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armada por el mar, que era más oficio de vizcaíno que de obispos, por lo cual siempre los Reyes le encomendaron las armadas que por la mar hicieron mientras vivieron” (11).

Pues bien, Fonseca consiguió colocar a su ¿primo?, Juan de Cartagena, no solamente como capitán de la San Antonio y veedor general de la Armada de la Especiería, sino incluso como “*conjunta persona*” de D. Fernando Magallanes ¿Quería decir esto que tenían que compartir el mando? Desde luego el Capitán General no lo consideró así y comenzó cultivando su “soledad” y desobedeciendo la instrucción real que le obligaba a informar a sus capitanes sobre su PIM (Plan of Intended Movement) lo cual, unido a su elección de una derrota paralela a la costa senegalesa hasta alcanzar el paralelo de San Jorge de Mina (en la actual Ghana; los portugueses “inventaron” una forma de regresar de esa factoría-fortaleza de San Jorge a Lisboa, la conocemos como la “volta da Mina”) desde donde arrumbaría a cabo San Agustín (Brasil), en vez de hacerlo directamente desde una posición entre Canarias y Cabo Verde como solían hacer los españoles desde los tiempos de Vicente Yáñez Pinzón (1499), provocó tan mal ambiente “anti capitán general” que desembocó en la detención de Cartagena, que pasó preso a la *Concepción* del mando de Gaspar de Quesada gracias a la caballerosa intervención del de la *Victoria* Luis de Mendoza. Magallanes, desde el punto de vista del “mando único e indivisible” fue un ejecutor impecable y en la *Concepción* comenzó a conspirarse abiertamente contra él...veremos más tarde el final trágico de ese “mal ambiente”.

Buen y divertido ambiente: Bahía de Santa Lucía 13/26.12.1519. Quizás los mejores 13 días durante los tres años...

El día de año nuevo de 1502 Gaspar de Lemos (12) entró con su barco en una bahía, cuyo primitivo nombre sigue siendo hoy Guanabara, en la costa

(11) <https://yolareina.wordpress.com/2016/04/29/fonseca-villano-televisivo-o-defensor-de-los-indigenas/>

(12) Gaspar de Lemos, portugués que mandaba uno de los navíos de la flota de Cabral que llegó al Brasil el 22 de abril de 1500 (previamente lo había descubierto V.Y. Pinzón, como

brasileña. Como a veces no se sabía distinguir entre “ríos” y “rías”, la denominó *Rio de Janeiro* (Río de Enero) y estaba tal bahía en la Tierra del Verzino. El nombre viene del colorante rojo extraído de la madera (llamado verzino en Toscana, berzi en Venecia y brazi en Génova) y del colorante pasó a la madera de donde se extraía, en España fue bautizado palo brasil y en Portugal pau-brasil.

La ciudad fue fundada el 1 de marzo de 1565, por el jesuita tinerfeño padre Anchieta, con el nombre de *San Sebastián del Río de Enero*.

Por tanto, la “Armada a la Especiería” hizo en ella escala en las navidades de 1519, cuando las primitivas factorías portuguesas de Cabo Frío, en las que había trabajado (y procreado, puesto que va a encontrar allí un hijo natural suyo) el piloto Juan Carvalho, estaban abandonadas y no había rastro de portugueses (es decir, potenciales enemigos) por allí.

En Pigaffeta encontrarán lo regalado y divertido de la estancia en tan maravillosa bahía, en la que él mismo cambió (o rescató, que era la palabra por entonces utilizada) 6 gallinas por una carta de la baraja que ni siquiera era el rey de oros, además había abundancia de patatas (que comenta eran parecidas a los nabos), ananás, caña dulce, antas (tapires) que hicieron oficio de cochinos... etc. La facilidad de comunicación con las nativas solteras, la dulzura del clima y la abundante comida... hizo que el día de la salida para el S, hubiese que ir a buscar a las dotaciones, choza por choza y hombre por hombre.

El único borrón de esta divertida escala lo constituyó la ejecución de la pena de muerte recaída sobre un contraamaestre al cual encontraron infraganti cometiendo el “pecado nefando”, y en punto a la Santa Religión y a la observancia de sus preceptos, la inflexibilidad era total.

En el Río de Solís

El que hoy llamamos de la Río de la Plata constituía el confín de la América conocida hasta ese momento, cuatro años antes, su descubridor, el piloto mayor Juan Díaz de Solís había sido devorado literalmente por los aborígenes de aquellas orillas. Magallanes quiso cerciorarse de que verdaderamente era un río y no el ansiado paso a la Mar del Sur que estaba buscando... Las 60' de boca no facilitaban las cosas, pero continuó río adentro probando el agua y, constatando que era dulce, dio por finalizada la exploración, poniendo de nuevo rumbo al Sur del mundo.

Ambiente fatal: La invernada

Se acercaba el inevitable tiempo de la invernada, imposible de aguantar en la mar un invierno con buques de 100 toneladas, y debido a ello se dividieron

consta en la carta de Juan de la Cosa) y que lideró otra expedición de exploración por el litoral brasileño en 1501-02.

los pareceres, el Capitán General, no quería perder ni una milla hacia el N, de lo que llevaba ganado hacia el S, algunos de sus capitanes argumentaban que el Rey no les había prohibido tomar la derrota de Buena Esperanza, ya que el “paso” no aparecía... la gente, en general, seguiría soñando con las delicias tropicales del Río de Enero... Y se armó la gran tragedia; escogida una fría bahía, a la que Magallanes bautizó San Julián (49°-40' S), este último dispuso estratégicamente los puntos de fondeo de las embarcaciones de tal manera que fuese posible dominar, como lo hizo, a los posibles levantiscos.

La llamada a la insurrección general se materializó con la inexistencia de los capitanes a la Santa Misa dispuesta en tierra por Magallanes el domingo de Pascua y el desaire que le hicieron al negarse a asistir al posterior almuerzo al que habían sido invitados por él mismo. Por tanto, los revoltosos pecaron contra la Santa Madre Iglesia y contra su General. El aludido estratégico fondeo y la expeditiva táctica contrarrevolucionaria empleada por D. Fernando, le permitieron inicialmente pasar de estar en minoría de dos contra tres barcos, a mayoría de tres contra dos, venciendo a esas dos naves que querían salir de bahía y arrestando a todos los revoltosos. Del consiguiente juicio sumarísimo resultaron: 44 penas de muerte, Juan de Cartagena y el clérigo Pedro Sánchez fueron abandonados en una isla desierta, 2 capitanes fueron ejecutados y descuartizados, otro, muerto durante la acción, fue también descuartizado. El resto “perdonados”, entre ellos el maestre Juan Sebastián Elcano; era necesario no mermar en demasía las dotaciones...

A partir de aquí, y tras remodelar mandos y dotaciones, la determinación de Magallanes en encontrar el paso, lejos de decaer se afirma rotundamente y llega a declarar: “*Estoy dispuesto a llegar hasta los 75° de latitud Sur*”.

Omitiré la pérdida de la *Santiago*, que dio lugar a gestos heroicos, el encuentro con los patagones y el descubrimiento del cabo de las Once Mil Vírgenes, que permitió, al día siguiente, embocar lo que por fin encontraron: El estrecho, el ansiado paso.

Ambiente en el Estrecho. Alcalufes

Durísimas, desde todos los puntos de vista, fueron las singladuras de exploración hasta encontrar la salida a la Mar del Sur, a la que Magallanes denominó: Pacífico. El genio organizador, marinero y táctico del General, empleando sus cuatro barcos y sus bateles, en agotadoras jornadas, se vio recompensado al culminar con éxito el cometido que tenía asignado, es decir el de encontrarlo. Esteban Gómez (Estebão Gomes) un resentido capitán portugués al mando de la *San Antonio*, que había pretendido sin éxito lo mismo que consiguió Magallanes de Carlos I de España, desertó con su barco y regresó a Sanlúcar de Barrameda en un más que meritorio viaje. Al llegar, engañó al Rey y Magallanes cayó, a los ojos de este último, en el descrédito total, a su mujer e hijo los dejaron sin pensión... Habría que esperar a la llegada de J.S. Elcano para deshacer el entuerto.



Juan Sebastián de Elcano. Puerto Edén, estrecho de Magallanes, IV-1970. (Fotografía del autor) (13)

La abundancia de pescado y marisco en el Estrecho, que experimentamos con regocijo en 1970 (ver foto), no pudo aprovecharse del todo (consideren que la travesía del Pacífico hasta Guam va a durar algo más de tres meses) por la carencia de sal en abundancia (agravada por la deserción de la *San Antonio*) o de sol para secar los peces al modo Mediterráneo.

Ambiente agónico en el Pacífico (Mar del Sur) y resurrección en el archipiélago de San Lázaro

La travesía de la Mar del Sur, de la cual Magallanes creía, al igual que le ocurriera a Colón, era un 25% menor de la realidad, debido a Tolomeo, estuvo sujeta a todo tipo de sufrimientos y no solamente físicos, pues si el hambre y la enfermedad les hicieron comer los forros de cuero de los mástiles y cuanto roedor había a bordo, la contemplación de verdes islas (atolones) de frondosa y verdísima vegetación, sin poder abordarlas debido a las

(13) Un marinero del *J.S. Elcano* se dispone a cambiar $\frac{1}{2}$ cartón de Vencedor (por entonces unas 30 pts.) por un saco de magníficas almejas que aporta esa familia de alacalufes en su bote.

rompientes de las barreras coralíferas, tuvo que ser de lo más frustrante. Hoy en día, con complicados cálculos matemáticos, se ha determinado que esos tres y pico de meses en la mar, hasta dar con “Los Ladrones” (Guam) fueron posibles gracias a que la Armada experimentó dos fenómenos del Niño seguidos... Y casi muertos llegaron a Guam donde, a pesar de los rateros (a los cuales castigó desembarcando en fuerza, matando a varios de ellos y recuperando el batel de la capitana) pudo tomar algunos alimentos como aves, peces voladores, “*higos de medio pie de largo*” (plátanos), caña de azúcar y, seguro pues sacrificaron una “*marrana*” al llegar a Samar, algunos cerdos. Ese sustento les “resucitó”, por eso al llegar al archipiélago lo bautizará San Lázaro, en honor del primer resucitado, y en Samar instala una enfermería donde rápidamente curarán del escorbuto los nuevos “resucitados”. En las que luego serán las Filipinas, podrían haber tenido un ambiente propicio, incluso mejor que el de Santa Lucía de Guanabara, si no fuese por el intransigente reyezuelo de Mactan que condujo al único fallo estratégico de Magallanes, fallo que le costará la vida.

El objetivo cumplido: Térnate, Tidore, Mare, Moti, Makian

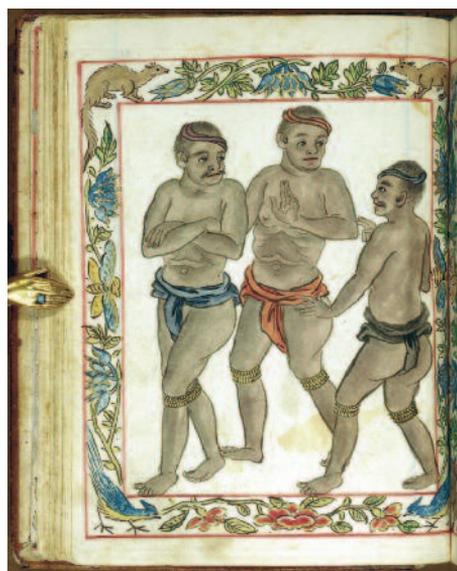
Larga estancia en Filipinas, traiciones, quema de la *Concepción* por insertible, sucesiones de mando, visita a Borneo y al actual sultanato de Brunei, locuras eróticas del nuevo capitán general, Carvalho, incluidas, quedan en segundo plano al lado del hecho fundamental: El día 08.11.1521 dos barcos llegan al objetivo, las islas de la Especiería y Pigaffeta da un toque simpático a sus descripciones sobre los tipos humanos que allí encontraron:

“Son feas, van desnudas como las de otras islas (gentiles, y mahometanas) cubriendo sus partes sexuales con un paño hecho de corteza de árbol; los hombres van igualmente desnudos, y a pesar de la fealdad de sus mujeres, son muy celosos. Se enfadaban mucho al vernos llegar a tierra con las pretinas abiertas porque se imaginaban que esto podría inducir a malas tentaciones a sus mujeres, hombres y mujeres van descalzos...”

Ya con Gonzalo Gómez de Espinosa como capitán general, insignia en la *Trinidad*, y Juan Sebastián Elcano como comandante de la *Victoria*, los españoles se afanan en cumplir los cometidos ordenados por su Rey: Firmar tratados de paz y amistad con los reyes de aquellas tierras y hacerse con el trato (comercio) de las especias. Inmediatamente comienzan a abarrotar (nunca mejor dicho) sobre todo clavo de olor, y a estudiar cómo regresar a España, lo cual no estaba especificado en las órdenes del Monarca.

Impuestos por los prácticos malayos en el régimen monzónico, a los cuales pagan por adelantado para que los conduzcan a Timor, deciden abrir una nueva derrota inédita, que se sepa hasta ahora, desde esta última isla hasta el cabo de Buena Esperanza, para después seguir al N hasta Sevilla...

Esta inédita derrota (Timor-C^o de B^a Esperanza), llamada por algunos con notable error “portuguesa”, no era lusa porque Cochín, ocupada por Portugal en 1503, fue el primer asentamiento colonial europeo en la India, y desde allí se montaron las expediciones a Malaca y luego a las islas de la especiería, permaneciendo como capital de la India portuguesa hasta 1530, cuando se mudaron a Goa. Por tanto, la derrota portuguesa podría denominarse casi de “cabotaje”: Buena Esperanza por Mozambique y Somalia hasta Cochín, de Cochín a la Especiería por el estrecho de Malaca y regreso por las mismas aguas. Por ello se puede afirmar que Elcano abrió el Índico del E al W, por la derrota que en el XIX se haría famosa por la carrera del té.



Naturales de las islas de la Especiería. Códice Bóxer: <http://www.indiana.edu/~liblilly/digital/collections/items/show/93>

Y así llegó el momento de zarpar para España (18.12.1521) (14) mas, cuando en la *Trinidad* dieron el “arriba y clara”, tuvieron que fondear de nuevo por la mucha agua que embarcaba,

entonces J.S. Elcano, tras aligerar su carga, volvió a salir y tras hacer la proyectada escala en Timor, rematará su más grande hazaña hasta llegar a Cabo Verde, como veremos enseguida. Espinosa perdió dos meses en reparar su barco y se quedó sin la Monzón favorable para tal nueva derrota, por tanto, intentará sin éxito un tornaviaje hacia la Nueva España, que no logró por muy poco, y llegará prisionero a Lisboa cuatro años más tarde de la arribada de Elcano a Sevilla.

En Timor, de donde saldrán el 11.02.1522, Pigaffeta, lo cuenta él mismo, se convierte en cabo compra... Regatea y presiona para conseguir comida, y logra embarcar: 7 búfalos, 5 cabras y 2 cerdos... todo en vivo. Mala compra, pues los animales tienen por costumbre beber agua dulce como los humanos y los búfalos en mayor cantidad, la capacidad de aguada era crítica y hubo que sacrificar el ganado, pero carecían de sal y a los ocho días estaba la carne descompuesta y hubo que tirarla al mar... todas las carencias del Pacífico se verán corregidas y aumentadas pero aun así, comenta Pigaffeta:

(14) Carvalho con 53 hombres se quedará voluntariamente em tierra.



Carrera del Té: <https://filanaval.blogspot.com/2017/07/carrera-del-te.html>

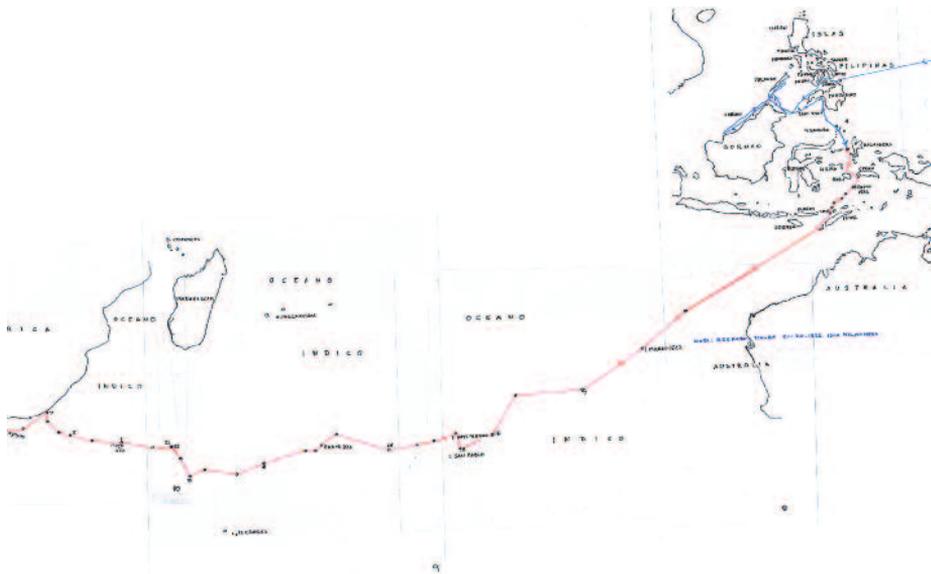
«... sin más comida que arroz, ni más bebida que agua, la mayor parte de la tripulación, **esclava más del honor que de su propia vida**, decidimos esforzarnos en regresar a España cualesquiera que fuesen los peligros que tuviéramos que correr» (15)

Con tal esclavitud a hombros, divisan la que hoy se llama Isla de Ámsterdam (16)... Se negaron a desembarcar en algún puerto mozambiqueño de los que los portugueses utilizaban en su derrota costera a la India, bajan en latitud para montar el cabo de Buena Esperanza, pero se encuentran con los terribles y conocidos, remolinos que hacen tan peligrosas aquellas aguas, llegan a tocar tierra en un punto de la costa sudafricana al NE del Cabo, pero no encuentran aguas ni comida, y siguen... por fin el día 06.05.1522 montan el Cabo y arrumban al N aprovechando los beneficios de la corriente de Benguela...

Barajando la costa del Senegal quisieron tomar tierra para mitigar el hambre y la sed, pero los manglares encontrados en las orillas se lo impidieron y, otra vez a punto de perecer todos, no les quedó más remedio que abor-

(15) PIGAFFETTA, Antonio: *El primer viaje en torno del Globo*. Cón. Austral de Espasa Calpe. 5ª Edición. Madrid, 1962. Pág. 141.

(16) Hoy en día pertenece a Francia está en 38°S y 78 E, inabordable para ellos. no fue poblada hasta el S. XIX.



Carta con las situaciones del piloto Albo (Índico). Depósito Hidrográfico de la Armada, 03-05-1856 mayo de 1856 (Museo Naval de Madrid)

dar el puerto de la Ribeira Grande en la isla de Santiago del archipiélago de Cabo Verde.

En Ribeira Grande se producen varios acontecimientos curiosos, el primero resulta de la constatación de que tenían una fecha menos que la corriente en la Isla, hoy está perfectamente estudiado y se sabe lo que hay que hacer cuando se hace una navegación parecida pero, entonces, lo que removió las conciencias de los supervivientes de la *Victoria*, debido a su sentido religioso, fue caer en la cuenta de que: “Si llevamos la fecha cambiada, hemos comido carne algunos viernes, luego hemos pecado...”

La segunda fue la metedura de pata de uno de los que bajó a tierra con la comisión de compras, pues un portugués exigió pago en “cash” y él dijo: “no se preocupen tenemos el barco lleno de clavo...” con lo cual la mentira contada: “que venían perdidos procedentes de América”, fue inmediatamente descubierta y apenas tuvo tiempo Elcano de picar el cable y dejar a la tal comisión en tierra... Así, con 22 hombres a bordo de los que cuatro morirán en el intento, tomará de nuevo la “volta da Mina” para alcanzar el paralelo de la Azores y arrumbar a San Vicente, de allí a la barra de Sanlúcar y, por fin, a Sevilla, rematando su increíble hazaña y postrándose a los pies de la imagen de Santa María de la Antigua, en la S^a I^a Catedral, como Magallanes lo había hecho de la Virgen de la Victoria en su capilla de Triana antes de zarpar, porque el espíritu católico presidió el ambiente durante toda la expedición.



Carta con las situaciones del piloto Albo (ida y vuelta por el Atlántico, en rojo el regreso). Depósito Hidrográfico de la Armada. 03-05-1856 (MN de Madrid), obsérvese la “Volta da Mina” entre C° Verde y San Vicente.

