

# EXPLORACIÓN Y ESPIONAJE EN TERRANOVA: LA JORNADA DEL CAPITÁN ARES DE SEA (1541)

Esteban MIRA CABALLOS  
Doctor en Historia de América

## Resumen

En este trabajo analizamos la expedición que el capitán gallego Ares de Sea realizó a Terranova, enviado por la Corona de Castilla. Sobre la misma existe un opúsculo autoeditado en Chile, en 1896, por el gran historiador José Toribio Medina (1). En él se inserta un expediente localizado en el Archivo de Indias —sección de Contaduría, legajo 2— que incluye los gastos realizados en el flete, apresto y salarios de la carabela que se envió a la llamada «tierra de los bacalaos» (Terranova). Sin embargo, el hecho de que se publicase en Chile a finales del siglo XIX y que su tirada fuese tan corta ha provocado que la mayor parte de la historiografía desconozca su existencia. Y prueba de ello es la aparición de investigaciones recientes donde apenas aparecen alusiones a este marino y a esta expedición y que omiten sistemáticamente el texto del citado historiador chileno (2).

Palabras clave: Terranova, Ares de Sea, expediciones.

## Introducción

DESDE finales del siglo XV, a partir sobre todo de la llegada de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo y de Vasco de Gama a la India, se desató un gran interés por ampliar las fronteras del mundo conocido. En relación con América, desde 1492 se llevaron a cabo numerosos viajes de descubrimiento que pretendían conocer su geografía y sus dimensiones, siempre

---

(1) MEDINA, José Toribio: *Una expedición española a la tierra de los Bacallaos en 1541*. Impreso en casa del autor, Santiago de Chile, 1896 (41 págs.)

(2) Por poner un ejemplo, la doctora Caroline Ménard, una de las máximas estudiosas de la presencia de gallegos en Terranova, se limita a mencionar en su libro el nombre del marino, para justificar la importancia de las relaciones entre Galicia y Terranova, aunque se tratase de un territorio periférico con respecto a la Carrera de Indias. MÉNARD, Caroline: *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI-XVIII*. Universidad de Santiago de Compostela, 2006, p. 411.



Mapa de América realizado por el germano Sebastián Münster hacia 1544

buscando un ansiado estrecho que comunicase el Atlántico con el Pacífico (3). La zona del Caribe fue la que primero se descubrió, exploró y colonizó, comenzando a partir de allí la expansión tanto hacia el norte como hacia el sur. Desde el viaje de Solís-Pinzón de 1508-1509 a Yucatán, se sabía de la existencia de tierras en el septentrión, sin que aún nadie hubiese bojeado las costas de la Florida (4). En las islas de San Juan, Jamaica y La Española, algunos gobernadores y adelantados rivalizaron, desde la segunda década del siglo XVI, por descubrir, conquistar y poblar los territorios situados al norte, aunque aún no tuviesen una conciencia exacta de la geografía de Norteamérica. Tanto desde las recién colonizadas Antillas Mayores como desde la propia España se aprestaron armadas para descubrir los territorios septentrionales. Una de las

(3) MORALES PADRÓN, Francisco: *Historia del descubrimiento y la conquista de América*. Gredos, Madrid, 1990, p. 136.

(4) De hecho, en 1511, en el libro de Pedro Mártir de Anglería se publicó un mapa donde al norte de la isla de Cuba aparecía un extenso territorio citado como «isla de Bermendi» o «Bimini». Desde entonces se conocería con este último topónimo, y algo después, como la Florida. RAMOS, Demetrio: *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*. Casa-Museo de Colón, Valladolid, 1981, p. 241.

primeras fue la que capitaneó Juan Ponce de León, teniente de gobernador en la isla de San Juan, a la Florida, que entonces se pensaba era una isla. En 1513 realizó el reconocimiento de la misma, percatándose de la magnitud de los territorios, por lo que al año siguiente acudió a capitular a España, de la que obtuvo el título de adelantado de las islas de Bimini y la Florida.

Otros vinieron después, como Martín de Pinedo, Francisco de Garay y, sobre todo, Lucas Vázquez de Ayllón. Así, en 1519 Martín de Pinedo zarpó de Cuba en dirección a la Florida con un doble objetivo: primero, explorar los nuevos territorios y obtener noticias de sus riquezas; y segundo, conseguir los máximos beneficios posibles en el rescate con los naturales, lo cual era un objetivo inherente a toda campaña financiada con capital privado. Esta jornada fue muy relevante por varios motivos: 1, porque sirvió para descartar definitivamente el carácter insular de la Florida; 2, porque por primera vez se exploró la región comprendida entre la península de Florida y el río Misisipí, franja costera que el propio Pinedo bautizó con el nombre de «Amichel», y 3, porque, fruto de esos descubrimientos, el citado marino pudo confeccionar un mapa ya bastante detallado de los principales accidentes costeros del golfo de México. Presumiblemente, el mapa de este golfo que apareció como ilustración en las *Cartas de relación* de Hernán Cortés, publicadas en Sevilla en 1522, y en ediciones posteriores se apoyaron en el mapa que en 1519 trazara Martín de Pinedo (5).

En 1523, Francisco de Garay se embarcó personalmente en una gran flota, dirigida por el experimentado Juan de Grijalva y compuesta por más de una decena de barcos y unos setecientos hombres asalariados de su propio erario (6). Arribó a la región del Pánuco, con la intención de explorarla y poblarla. Hernán Cortés, que acababa de conocer una real cédula, fechada el 24 de abril de 1523, por la que se pedía a Garay que no se estableciera en ningún lugar ocupado por él, se apresuró a acudir a la zona (7). Allí, el metellinense alcanzó un acuerdo a regañadientes por el que le cedía el río Palmas para su poblamiento. Ambos dieron por bueno el acuerdo porque, si algo sobraba en Nueva España en esos momentos, era tierras por colonizar. Sin embargo, Garay no tuvo fortuna, pues su asentamiento fue destruido por los naturales y, aunque consiguió salvar su vida, murió en México poco tiempo después (8).

El 12 de junio de 1523 fue el juez de apelación de La Española, Lucas Vázquez de Ayllón, quien obtuvo una capitulación para descubrir y colonizar territorios de Norteamérica (9). Al ambicioso jurista y empresario, afincado

---

(5) Para más detalles sobre esta expedición puede verse mi trabajo «La expedición de Martín de Pinedo a la Florida (1519). Noticias inéditas», en *Revista de Historia Naval*, núm. 85. Madrid, 2005, pp. 37-51.

(6) ANGLERÍA, Pedro Mártir: *Décadas del Nuevo Mundo*. Polifemo, Madrid, 1989, p. 443.

(7) *CODOIN*, serie 1.<sup>a</sup>, t. XXVI, p. 71.

(8) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*, t. II. Atlas, Madrid, 1992, p. 151.

(9) La capitulación está publicada en RAMOS: *op. cit.*, pp. 558-568, y en VAS MINGO, Milagros del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986, pp. 192-198.

desde la primera década del siglo XVI en La Española, se le concedió toda la zona que él mismo descubriese en las costas septentrionales de los actuales Estados Unidos, con los cargos de gobernador, adelantado y alguacil mayor, así como quince leguas en cuadro de tierras como propiedad personal suya (10). Hábilmente, consiguió que se incluyera en su contrato un plazo de tres años para consumarla —y no uno, como venía siendo habitual— y otros tres inmediatamente posteriores en los que ninguna otra persona podía obtener dicha demarcación o enviar una expedición. Y se ajustó exactamente a lo capitulado pues, hasta 1526, no aprestó su armada, compuesta de seis navíos y una tripulación de medio millar de hombres, así como de unos ochenta caballos. Los expedicionarios consiguieron llegar hasta la desembocadura del río Guale, en la costa de Virginia. Llegaron a fundar una colonia, a la que bautizaron con el nombre de San Miguel de Guadalupe (11), pero a la postre la mayoría perdió la vida a manos de los nativos o bien de frío y enfermedad. Entre los fallecidos estaba el propio Ayllón, cuya defunción, según Fernández de Oviedo, ocurrió el 18 de octubre de 1526 (12).

Ahora bien, ¿quiénes fueron los primeros en llegar a Terranova? Hay que empezar comentando la confusión del topónimo. En algunas capitulaciones de Indias se cita la provincia y gobernación de «Tierra Nueva», pero este topónimo no se refiere exactamente a Terranova, sino a los territorios situados al norte de la Florida. La capitulación del ilerdense Juan de Agramonte para descubrir el secreto de «cierta Tierra Nueva», firmada en Burgos el 8 de octubre de 1511, no parece tampoco apuntar a que se dirigiera a la isla ártica, sino a territorios situados al norte de La Española (13), si bien, en cualquier caso, dicha travesía no tuvo consecuencias prácticas, porque finalmente no se realizó. También las capitulaciones de Francisco de Montejo de 1526 y las de Hernando de Soto de 1537 aluden a esta Tierra Nueva. En estas últimas se especifica muy claramente:

«Y por continuar y acrecentar nuestro patrimonio y Corona Real queráis volver a las dichas nuestras Indias a conquistar y poblar la provincia del Río de las Palmas hasta Florida, cuya gobernación y descubrimiento estaba encomendado a Pánfilo de Narváez y las provincias y Tierra Nueva, cuya goberna-

---

(10) Por cierto que obtuvo tres leguas más de tierras que Hernando de Soto, al que solo se concedieron doce.

(11) No hay acuerdo sobre la ubicación exacta de la colonia, que la historiografía tradicional situaba en el actual estado de Carolina del Sur, a unos 32° N, mientras que otros historiadores la creen emplazada mucho más al norte, en el actual estado de Virginia. Eso explicaría de paso las bajas temperaturas que los expedicionarios padecieron en la estación invernal. Véanse al respecto HOFFMAN, Paul E.: *Lucas Vázquez de Ayllón. Columbus and the Land of Ayllón*, Historical Society Ayllón, 1992, y RAMOS: *op. cit.*, pp. 347-348.

(12) No se sabe a ciencia cierta si murió de heridas recibidas de los indios o de enfermedad, como sostiene Gonzalo Fernández de Oviedo. Cit. en RAMOS, Demetrio: *op. cit.*, p. 353.

(13) La capitulación está publicada en RAMOS: *op. cit.*, pp. 512-516. Se trata de un documento singular, encabezado por un catalán, en teoría excluido de la colonización de las Indias.

ción y descubrimiento estaba encomendado al licenciado Lucas Vázquez de Ayllón» (14).

Está claro que había dos gobernaciones: la de la Florida y Río de las Palmas por un lado, y la de Tierra Nueva por el otro. Esta última se situaba justo al norte de la primera, y fue aquí donde descubrió y pobló Lucas Vázquez de Ayllón, y no, obviamente, en lo que hoy conocemos como Terranova.

Como veremos a continuación, esta isla situada al nordeste de Norteamérica fue frecuentada desde el siglo xv por pesqueros galgos, vascos, cántabros y gallegos, quizá con anterioridad al propio descubrimiento de América. Asimismo, sus costas fueron cartografiadas en el siglo xvi por expediciones portuguesas, españolas, francesas e inglesas que zarparon desde la propia Europa y no desde los asentamientos coloniales antillanos o novohispanos.

### Pescadores españoles en el Atlántico norte

Debemos desterrar la errónea idea, defendida tradicionalmente, de que los pescadores gallegos practicaban una pesca de bajura y que la de altura o gran altura era privativa de los cántabros y los vascos (15). En realidad, gallegos, vascos y cántabros realizaron pesquerías lejos de sus costas al menos desde el siglo xv. Todos ellos fueron de alguna forma pioneros en ese proceso de expansión atlántica, iniciada a finales de la baja Edad Media y continuada durante buena parte de la moderna, provocando como es sabido una progresiva mundialización de la economía, lo que hoy llamamos globalización.

En la costa gallega, y en especial en las Rías Baixas, la actividad económica más importante en el siglo xvi era la pesquera. Como escribió Pegerto Saavedra, nunca antes ni después se dedicaron tantos gallegos a esta actividad (16). Ya a finales del siglo xv hay vagas noticias sobre la presencia de pescadores vascos y gallegos en Terranova, pero será en la siguiente centuria cuando esas informaciones se hagan mucho más abundantes y detalladas. En este sentido, es bien conocido el memorial del hijo de Matías de Echevete en el que declaró que su padre había comenzado a pescar en Terranova en un barco francés y que, desde entonces, en un amplio período de medio siglo, realizaría otros veintiocho viajes (17). Parece ser que franceses y vascos colaboraban en

---

(14) Hemos actualizado las grafías de la transcripción ofrecida por VAS MINGO: *op. cit.*, p. 329.

(15) PEREIRA FERNÁNDEZ, Xosé Manuel: «Los mareantes pontevedreses y la pesca del altura en el siglo xvi», en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, t. LII, fasc. 118. Santiago, 2005, p. 293.

(16) SAAVEDRA FERNÁNDEZ, Pegerto: *La Galicia del Antiguo Régimen. Economía y sociedad*. La Coruña, 1991, p. 129.

(17) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, vol. VI. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996, pp. 355-384.

la pesca del bacalao. De hecho, no es el único caso documentado de capitanes o maestros galos que aprestan sus barcos en puertos vascos para viajar a Terranova. Así, el 19 de diciembre de 1583, el francés Juanes de Çusiondo firmó en Lequeitio el contrato con los marineros que debían embarcarse en su nao *Catalina de San Vicente* para ir a Terranova a la pesquería del bacalao (18). Normalmente, se esperaba a las estaciones menos frías para hacer dichos viajes, que zarpaban a finales de marzo o primeros de abril y regresaban a fines de septiembre o principios de octubre (19).

Como ya hemos afirmado, desde principios del siglo XVI se tiene constancia de la presencia de embarcaciones gallegas en el Atlántico norte. La actividad económica era la pesca del bacalao, una especie muy apreciada por su valor gastronómico y por la grasa que se obtenía de su hígado. Hay documentación esporádica sobre la presencia de pontevedreses en la pesquería de Terranova en 1517, 1526 y 1527, lo cual podría indicar que la actividad era todavía escasa (20). Sin embargo, disponemos de muchos más datos relativos a la segunda mitad de la centuria, especialmente sobre las décadas de los setenta y los ochenta, lo que demuestra la pujanza en esos años de estas pesquerías (21). Y ello a pesar de la fuerte competencia de los pesqueros cántabros, vascos, portugueses, galos e ingleses.

### Portugueses, ingleses y franceses en Terranova

Una cosa era la pesca de del bacalao y otra la exploración de rutas y la ocupación física de aquellos territorios. Desde finales del siglo XV, portugueses, ingleses y franceses estaban tomando la delantera a España en su exploración y poblamiento. Son bien conocidas las andanzas de Juan Caboto, un veneciano al servicio del rey de Inglaterra que en 1497 recorrió las costas de Terranova en busca de un estrecho que cruzase hasta el Pacífico. La expedición se consideró un fracaso porque no encontró el ansiado paso. En 1498 se preparó una segunda expedición, cuyo final fue mucho más trágico pues, perdiéndose en algún momento de la larga travesía, nunca retornó (22). Le siguieron en el tiempo los hermanos Gaspar y Miguel Corte Real, quienes al servicio del rey de Portugal recorrieron las costas de Terranova y Groenlandia

---

(18) MUGARTEGUI Y TORRES VILDOSOLA, J.J. de: «Cómo se reclutaba en el siglo XVI, en nuestras costas, una tripulación para la pesca del bacalao en Terra-Nova», en *Revista Internacional de Estudios Vascos*, núm. 19-4, 1928, pp. 632-636.

(19) Cit. en «Primitivos navegantes vascos», en <http://www.histamar.com.ar> (consulta del 10 de junio de 2015).

(20) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega en las pesquerías de Terranova en los siglos XVI y XVII», en *Sémata. Ciências Sociais e Humanidades*, núm. 25, 2013, pp. 103-116.

(21) *Ibíd.*, pp. 107-108 y 112. En Pontevedra está documentado el apresto de barcos con destino a la pesquería de Terranova tanto en 1578 como en 1579. PEREIRA FERNÁNDEZ: *op. cit.*, p. 293.

(22) MORALES PADRÓN: *op. cit.*, p. 138.

entre 1500 y 1502, aunque con un resultado funesto, puesto que ambos murieron en aguas del Ártico (23).

Tampoco los franceses se quedaron atrás, ya que existen evidencias de que algunos marinos galos, como Jean Denys y Thomas Aubet, alcanzaron la isla en 1506 y 1509, respectivamente (24). Unos contactos que no cayeron en saco roto, pues se sabe que en 1510 un navío desembarcó bacalaos capturados en Terranova en el puerto galo de Ruan, en la Alta Normandía, lo que evidencia la existencia de una actividad económica relacionada con la isla (25). Por eso desde muy pronto se la comenzó a conocer como «la tierra de los bacalaos».

A partir de 1534, el francés Jacques Cartier encabezó nada menos que tres viajes con el objetivo de poblar la zona y encontrar el ansiado paso hacia el Pacífico. En el primero descubrió la bahía de San Lorenzo, pero no encontró el citado estrecho. El 19 de mayo de 1535 zarpó por segunda vez, y navegando río arriba, fundó Saint Croix. Desgraciadamente para los expedicionarios, les cogió el duro invierno y muchos perdieron la vida. El 22 de mayo de 1541, poco meses antes de la expedición española de Ares de Sea, partió por tercera vez, para fracasar definitivamente en su objetivo de encontrar el paso hacia el Pacífico (26). Sin embargo, sus viajes permitieron avanzar notablemente en el conocimiento de las costas americanas del Atlántico norte, demostrando la insularidad de Terranova y la navegabilidad del río San Lorenzo.

Cartier tomó posesión de aquel territorio, al que denominó con el sonoro nombre de «Nueva Francia» (27). A mi juicio, este hecho de la creación de Nueva Francia, en el nordeste del actual Canadá, que debió de conocerse en la corte del emperador Carlos V en 1539 o 1540, fue determinante para el cambio de actitud de la Corona. Se conservan, incluso, unos capítulos que el embajador de Portugal escribió al comendador mayor de Castilla en los que solicitaba armamento para estorbar los descubrimientos realizados en la tierra de los bacalaos por el capitán Jacques Cartier (28). Ello es prueba suficiente de la alarma que debieron de generar en las cortes lusa y española las noticias de los avances del marino galo en la costa nordeste de Norteamérica.

---

(23) HARRISSE, Henry: *The Discovery of North America*. Londres, 1892, pp. 59-76.

(24) RAMOS: *op. cit.*, p. 258.

(25) *Ibíd.*, p. 259.

(26) Bien es cierto que este paso a través del estrecho de Bering no se recorrió por primera vez hasta el siglo XIX. El marino inglés William Edward Parry, entre 1818 y 1827, realizó varios intentos por determinar si era factible una ruta hacia el Pacífico por el noroeste. Todos resultaron vanos, aunque nos dejó un magnífico relato de sus exploraciones: *Tercer viaje para el descubrimiento de un paso por el noroeste*. Austral, Madrid, 1967.

(27) Una buena síntesis de los descubrimientos previos a la expedición de Ares de Sea, y en particular de las tres jornadas de Jacques Cartier, puede verse en MANSO PORTO, Carmen: «Datos y conjeturas sobre una carta náutica en pergamino de la desembocadura del río San Lorenzo (Canadá) conservada en la Real Academia de la Historia», en *Revista de Estudios Colombineos*, núm. 5. Valladolid, 2009, pp. 83-85.

(28) VELA, Vicente: *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1946, p. 313.

Hasta ese momento, el Emperador no se había interesado por Terranova, teniendo como tenía territorios mucho más prometedores, lo mismo en Nueva España que en Tierra Firme y Nueva Castilla. De hecho, disponía de los servicios del marino Sebastián Caboto, quien había estado con su padre en la expedición a Terranova de 1497 y que, en cambio, fue enviado al estuario del Plata, tratando de buscar un paso hacia el Pacífico pero por el sur (29). Sin embargo, ahora, a raíz de las noticias sobre los avances de los galos en el Atlántico norte, Carlos V decidió tomar cartas en el asunto. No podía consentir que los franceses no solo campasen a sus anchas por Norteamérica, sino que incluso fundasen una gobernación en un territorio que las bulas alejandrinas habían concedido a la Corona de Castilla. En ese mismo instante se comenzó a proyectar una expedición, sufragada con fondos propios, para recorrer las aguas de aquellas gélidas latitudes.

### La expedición de Ares de Sea

Hasta 1541, la relación entre la península ibérica y la isla de Terranova se limitó a la actividad privada de armadores y pescadores que trataban de obtener beneficios de la captura del bacalao. El asunto que se trajinaba en 1541 era muy diferente. La jornada partía de la iniciativa del Emperador y se iba a financiar íntegramente de las arcas de la Corona. Con tal fin, se comisionó al aposentador real, Juan de Garnica, que salió de Madrid el 8 de julio de 1541 con destino a la villa pontevedresa de Bayona, adonde llegó diez días después, exactamente el 18 de ese mismo mes. Una vez en la villa, concertó ante un escribano local el apresto de una carabela, a expensas de la Corona, para ir a «cierta negociación» a la tierra de los bacalaos o Terranova. Por cierto, las escrituras ante notario se protocolizaron con la presencia nada más y nada menos que del infante don Juan de Granada, gobernador de Galicia, lo que evidencia la importancia del asunto.

El capitán elegido para encabezar la jornada fue Ares de Sea, regidor de la villa de Bayona. Hay que advertir de que no disponemos de información sobre la experiencia previa en el mar de este personaje. Está documentada su actividad política en Bayona como regidor del concejo (30). Sin embargo, no ha aparecido ni una sola palabra sobre su actividad naval previa a esta expedición de 1541, aunque es obvio que su elección no pudo ser azarosa y que con total seguridad disponía de experiencia en la navegación por el Atlántico norte. Asimismo, nada tiene de particular que se eligiese Bayona como puerto de partida y de llegada de la expedición. Además de ser el emblemático puerto al que regresara la *Pinta* en 1493, era uno de los más importantes puertos del sur

---

(29) *Ibíd.*, pp. 66-67.

(30) Véase al respecto GARCÍA ORO, José, y PORTELA SILVA, M.<sup>a</sup> José: *Bayona y el espacio urbano tudense en el siglo XVI*. Liceo Franciscano, Santiago de Compostela, 1995. Cit. en MANSO PORTO: *op. cit.*, p. 86.



de Galicia y su población se dedicaba mayoritariamente a la pesca y al comercio marítimo (31). Y es que, como ya hemos afirmado, tanto el País Vasco como Galicia, y más esporádicamente Cantabria, mantenían una intensa actividad pesquera de altura o de gran altura. Tanto era así que inicialmente se pensó en crear cuatro casas de la contratación: dos para regular el comercio indiano, ubicadas en Sevilla y Santo Domingo, otra ubicada en La Coruña para controlar el tráfico con la Especiería, y una última en algún puerto vasco para la navegación con Terranova (32). También debió de influir en la elección su cercanía a la frontera portuguesa, de donde procedían la carabela, el maestro y el piloto.

El navío en cuestión era una carabela portuguesa de pequeño porte, a juzgar por su corta tripulación, de apenas diecinueve personas. Aunque no se cita el tonelaje exacto, debía de ser una carabela media, inferior a las 100 toneladas, pues las de este tonelaje solían llevar una tripulación de veinticinco hombres (33). Sorprende el tipo de barco y su escaso tonelaje, porque tanto franceses como vascos y gallegos utilizaban como bacaladeros preferentemente naos gruesas de 300 toneles (34). La tripulación estaba formada por tres oficiales (capitán, maestro y piloto), nueve marineros —uno de ellos calafate—, cinco grumetes y dos pajes. En total, aunque se pagaron los sueldos de diecinueve personas, cuando se inspeccionó el buque al regreso, el 17 de noviembre, solo había un paje, es decir, un total de dieciocho personas.

Toda la tripulación, obviamente, iba asalariada, a diferencia de lo que solían hacer los bacaladeros, cuyos beneficios se repartían en tres partes: una para los armadores, otra para el piloto y la última para la tripulación (35). Pero en esta jornada, dado que no había un objetivo lucrativo, los salarios y fletes los debía aportar íntegramente la Corona. Ello suponía un desembolso mensual de 65 ducados, es decir, unos 24.375 maravedís. Dado que se estipuló ante notario que la tripulación cobraría sueldo desde el 18 de julio de 1541 y que desembarcó en Bayona el 17 de noviembre de ese mismo año, el salario se prolongó por cinco meses, hasta alcanzar ese total de 325 ducados. Los dos primeros meses se abonaron por anticipado, y el resto, en dos pagos al regreso, uno el 10 de febrero de 1542, y el finiquito final, el 7 de noviembre de ese mismo año. Por cierto que a última hora se produjeron algunos cambios en la tripulación. El maestro de la carabela portuguesa con el que se había concertado el aposentador era un tal Juan Álvarez, vecino de Oporto; sin embargo, el maestro que hizo la travesía fue el ya citado Juan Alonso

---

(31) No hay datos concretos para Bayona, pero se pueden extrapolar los de Pontevedra, donde, en 1588, casi el 70 por 100 de los cabezas de familia declararon ser pescadores o mareantes. SAAVEDRA FERNÁNDEZ: *op. cit.*, p. 129.

(32) BERNAL, Antonio Miguel: *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*. Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 180-181.

(33) PEREIRA FERNÁNDEZ: *op. cit.*, p. 294. MÉNARD: *La participación gallega...*, p. 110.

(34) Así lo declaran testigos guipuzcoanos en una información realizada en Donostia en 1555. FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, vol. VI, pp. 361-362.

(35) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega...», p. 111.

Sánchez, obviamente con las mismas condiciones que el portugués. El piloto era de la misma nacionalidad y no llegó con la carabela a Bayona, por lo que fue necesario enviar una persona a buscarlo al reino de Portugal (36). Por tanto, en la expedición viajaban dos oficiales portugueses: el maestre y el piloto, aunque el capitán y el resto de la tripulación fuesen gallegos, probablemente de la misma villa de Bayona. No sorprende esta relación entre portugueses y gallegos, pues de hecho en la pesquería del bacalao está documentada la existencia de empresas mixtas que delatan una colaboración mutua (37).

A los gastos en salarios hubo que sumar los 20 ducados mensuales —cien en total— que, además de su sueldo, cobraba el maestre por el flete de su carabela, así como por todos los abastos que se adquirieron para dicha jornada. Los alimentos fueron muy concretos: vino, bizcocho, carne de vaca, tocinos de cerdo y pescado. El bizcocho se hizo *in situ*, comprando el trigo, moliéndolo, horneándolo y contratando a varias mujeres para que lo elaborasen. Asimismo, se compraron numerosos enseres para la nave, como barriles, pipas, remos, calderas, escudillas, jarros, leña, candados, etc. Y, finalmente, se abonaron 14 reales por la avería que cobraron las merindades que habían facilitado el abasto (38). Los gastos totales desglosados fueron los siguientes:

Cuadro I. COSTE DE LA CARABELA

<i>Concepto</i>	<i>Cuantía</i>	<i>Porcentaje</i>
Salarios	121.875	48,34
Abasto	88.249	35,00
Flete	37.500	14,87
Otros	4.491	1,78
TOTAL	252.115	100,00

La fecha de la partida no se especifica en la documentación que hemos manejado. Ya hemos afirmado que estaba estipulado que la tripulación cobrase su sueldo desde el 18 de julio, y se preveía con antelación que la jornada duraría unos cinco meses. Comoquiera que el 30 de julio aún no habían zarpa-do, el capitán Ares de Sea compareció ante Juan de Garnica para reconocer los gastos realizados en el abasto de la carabela. Dado que el barco estaba total-mente preparado y que el capitán no vuelve a aparecer en la documentación hasta el regreso, debemos pensar que la carabela zarpó a primera hora del 31

(36) La persona que fue a buscarlo cobró dos ducados por traerlo hasta Bayona.

(37) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega...», p. 109.

(38) Como es bien sabido, desde 1521 en la navegación indiana se generalizó el cobro de la avería de disminución de riesgos, un viejo impuesto castellano que se recuperó para ayudar a pagar la defensa de las flotas frente a los corsarios. Un análisis de la figura jurídica de la avería y de su evolución histórica pueden verse en LUQUE TALAVÁN, Miguel: «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 24. Madrid, 1998, pp. 113-145. Sin embargo, la avería pagada por esta expedición de 1541 era otra, la llamada de naos o fletamento, que los armadores solían emplear en calafatear el navío o pagar la estiba.

de julio. La fecha de regreso sí está clara: el jueves 17 de noviembre, a última hora. El propio capitán busco un notario al día siguiente, alegando que no había podido cumplimentar dicha diligencia la víspera porque era muy tarde cuando arribó a puerto.

## Conclusiones

En relación con Norteamérica, especialmente en las latitudes más septentrionales, hubo países europeos que se adelantaron a España, deslumbrada esta por el clima más benigno y por las avanzadas civilizaciones encontradas en Mesoamérica y en el área andina.

Sin embargo, la expedición de Ares de Sea tuvo notables consecuencias prácticas. De hecho, a diferencia de otros marinos, el gallego no solo sobrevivió al viaje, sino que cumplió íntegramente su misión y, a su regreso, acudió a la corte a contar todo lo que había visto y registrado en su travesía. Como afirma Medina, existió una relación del viaje, aunque desgraciadamente no ha sido localizada (39). Hubiera sido fundamental contar con ella por el caudal de información que nos podría haber proporcionado sobre la presencia de franceses e ingleses en la misma y los objetivos e intereses de España. Ahora bien, dado que los pilotos estaban obligados a levantar cartas náuticas de los territorios que exploraban y descubrían, es muy probable que el portugués Álvaro Yáñez confeccionase un portulano de las costas recorridas. En la Real Academia de la Historia se conserva una carta náutica en pergamino sobre la desembocadura del río San Lorenzo que se fecha en torno a 1541. Fue descubierta y publicada por Cesáreo Fernández Duro, quien la consideró de fecha posterior al viaje de Jacques Cartier, pero sin precisar más (40). Sin embargo, en fecha reciente ha sido estudiada minuciosamente por Carmen Manso, quien ha llegado a la conclusión de que debe tratarse de una copia en limpio, realizada por algún experto de la Casa de Contratación, sobre la base del mapa original de Álvaro Yáñez (41). El diseño correcto del conjunto y su colorido evidencian que no pudo hacerse sobre la marcha, a bordo de la carabela, sino que hubo de confeccionarse con posterioridad partiendo de la carta, más rústica, aportada por Yáñez.

Pero no podemos olvidar que la información de que hoy no disponemos sí que la tuvieron las autoridades hispanas allá por 1541. Quizá no sea casualidad que desde mediados del siglo XVI se intensificase la presencia de barcos españoles en Terranova, la mayoría de ellos gallegos, cántabros y vascos, donde pescaban bacalaos, abadejos e, incluso, ballenas (42). Tan famosos se

---

(39) MEDINA, J Toribio: op. cit., p. XXXVI.

(40) La publicó en un apéndice desplegable al final del vol. VI de sus *Disquisiciones náuticas*. He manejado la edición de 1996, del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

(41) MANSO PORTO: op. cit., pp. 75-91.

(42) REGLÀ, Joan; CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, y otros: *Historia social y económica de España y América*. Tomo III: *Los Austrias. Imperio español en América*. Vicens Vives, Barcelona, 1985, p. 139.



Carta náutica elaborada por Álvaro Yáñez en 1541 (52 x 28,5 cm.) El original se conserva en la Real Academia de la Historia, en Madrid

hicieron los bacalao de Terranova, traídos por los pescadores españoles o importados de Francia o Inglaterra, que junto con los atunes y las sardinas sirvieron para el abasto de las armadas y flotas del imperio habsburgo (43).

Bien es cierto que en el siglo XVII la pesca del bacalao entró en declive, documentándose por última vez en Pontevedra en 1614 (44). Ello obedeció a una gran variedad de causas, como el desabastecimiento de sal, la importación de pescado de Inglaterra o el desinterés de la Administración por proteger y preservar las rutas del bacalao. Al final, la estrategia del Imperio se basó en la preservación de las rutas de la Carrera de Indias, por donde arribaba el oro y la plata americana, en detrimento de una actividad que se entendía muy secundaria, como la pesquería del bacalao.

En definitiva, esta pionera expedición descubridora a la isla de Terranova, auspiciada y financiada por las autoridades españolas, demuestra la experiencia gallega en la navegación de gran altura, probablemente anterior a la llegada de Cristóbal Colón a la isla de Guanahaní un 12 de octubre de 1492. El éxito de esa expedición permitió a los pesqueros españoles intensificar las relaciones comerciales con el Atlántico norte. Si, finalmente, la pesquería del bacalao pasó a manos de nuestros competidores europeos, ello se debió a diversos motivos, pero el fundamental fue el interés de la Monarquía por centrarse en la protección de las principales rutas de la Carrera de Indias, mucho más lucrativas desde el punto de vista económico.

---

(43) GRACIA RIVAS, Manuel: «Sanidad y vida a bordo», en O'DONNELL, Hugo (coord.): *Historia militar de España*, vol. III, t. I. Madrid, 2012, p. 390.

(44) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega...», p. 112.

## Apéndices

Apéndice I. TRIPULACIÓN Y SALARIOS DE LA CARABELA (45)

Nombre	Cargo	Sueldo mensual	Sueldo total
Ares de Sea	Capitán	10	50
Álvaro Yáñez	Piloto	10	40
Juan Alonso Sánchez	Maestre	4	20
Gaspar Lobato	Marinero y calafate	4	20
(Se)Bastián Luis	Marinero	3	15
Antonio Rodríguez	Marinero	3	15
Pedro Fernández	Marinero	3	15
Domingo Fernández	Marinero	3	15
Fernando González	Marinero	3	15
Pedro Domínguez	Marinero	3	15
Manuel Fernández	Marinero	3	15
Juan Pijotero	Marinero	3	15
Antonio Hernández	Grumete	2	10
Fernando	Grumete	2	10
Diego	Grumete	2	10
Alonso de Sebeo	Grumete	2	10
Andrés Méndez	Grumete	2	10
Gregorio García	Paje	1,5	7,5
¿?	Paje	1,5	7,5
TOTALES		65	325

Apéndice II. ABASTO DE LA CARABELA (46)

<i>Cantidad</i>	<i>Concepto</i>	<i>Coste</i>
10,5 pipas	Vino	25.276
50 bucios	Trigo	22.159
19 quintales	Carne de vaca	16.818
10 docenas	Pescado	2.805
6 arrobas	Aceite	1.530
62 libras	Tocinos	807
25 azumbres	Vinagre	476
—	Sardinas	204
2 quintales	Brea	646
1 quintal	Plomo	750

(45) Las cifras están expresadas en ducados.

(46) Las cifras están expresadas en maravedíes.

*ESTEBAN MIRA CABALLOS*

1 quintal y 3 arrobas	Sebo	2.975
1 quintal	Candelas	2.040
2 unidades	Barriles vacíos	136
5 unidades	Cueros	969
18 unidades	Pipas vacías para el agua	3.940
Varias unidades	Arcos para aderezar pipas	306
3 docenas	Tablas para el pañol	204
3 unidades	Linternas	221
400 unidades	Clavos dentellados	204
2 unidades	Calderas para hacer de comer	357
1 unidad	Fornil para llenar las pipas de agua	68
1 unidad	Media pipa vacía para el vinagre	119
2 unidades	Cestos para las candelas	34
20 unidades	Remos	2.040
—	Leña	680
4 unidades	Candados con sus cadenas y argollas para los pañoles de la despensa	475
—	Clavazón	886
1 quintal	Estopa	750
2 unidades	Baldes y una barca para remojar la carne	170
—	Jarros y escudillas	204
	GASTO TOTAL	88.249