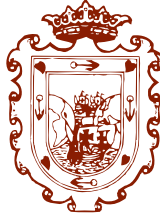


Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América

Tomo II. Jornadas IV, V y VI
2008, 2009 y 2010
“Casa Martín Alonso Pinzón”
Palos de La Frontera

Excmo. Ayuntamiento de Palos de la Frontera
UNIA_Sede Santa María de La Rábida



El descubrimiento y la plataforma andaluza. La aportación onubense

Carmen Mena García

Catedrática de Historia de América de la Universidad
de Sevilla

Los comienzos de la historia americana vienen marcados por un hecho no exento de polémica y sobre el que ni siquiera existe unanimidad de criterio a la hora de darle nombre. ¿Se trata del *descubrimiento*, *contacto*, o *encuentro* entre dos mundos? Nadie podrá negar que en 1492 se produce un encuentro o contacto entre dos civilizaciones ignoradas entre sí: el Viejo Mundo, portador de la llamada cultura cristiana occidental, y el Nuevo Mundo, con una gran riqueza de culturas diferentes y en niveles de desarrollo muy dispares, pero todas ellas muy por debajo de la cultura española con la que va a entrar en contacto. Evidentemente no fue un contacto entre iguales, sino un encuentro violento, agresivo y desigual, de ahí que esta denominación no deje de ser un eufemismo. Por ello hay quien considera más apropiado —especialmente los etnohistoriadores— calificarlo de *choque cultural*.

Hubo también un *descubrimiento*, el descubrimiento científico de América. Se trata de un proceso que se desata en 1492, fecha de la apertura de una nueva frontera, la del conocimiento intelectual del continente americano, de un nuevo mundo ignorado hasta entonces por la conciencia de los europeos. Este complejo proceso de asimilación en los esquemas mentales del Viejo Continente no fue realizado de la noche a la mañana, requirió varios siglos de maduración y atravesó por etapas muy distintas. Sin embargo, hay quien —como A. Uslar Pietri— considera que no resulta apropiado hablar de *Descubrimiento* ni tampoco de *Encuentro* “*sino de la creación insólita y original del Nuevo Mundo, que es un hecho que ha cambiado y seguirá, cada día más, cambiando la historia universal*”¹.

La ocupación y conquista del continente americano no fue producto del azar, ni puede en manera alguna considerarse como un hecho aislado, sino, por el contrario, íntimamente relacionado con el fenómeno de la expansión europea y, desde luego, con el largo proceso de Reconquista del mundo ibérico. Desde mediados del siglo XV hasta finales del XVII, asistimos a la gran etapa definida como la “Época de los Descubrimientos Geográficos y a la formación de los grandes imperios coloniales”. Es ésta una época

¹ Uslar Pietri, Arturo, *La creación del Nuevo Mundo*, Madrid: Mapfre, 1991, p. 14.

en la que los europeos — escribe Parry — “aprendieron a considerar el mundo como un conjunto y todos los mares como uno solo. Fueron sus maestros la experiencia y los informes de los testigos presenciales. Durante dos siglos y medio los exploradores europeos llegaron a visitar la mayoría de las regiones habitables del globo, hallando vastos territorios hasta entonces ignorados y trazando rudimentariamente los contornos del mundo que conocemos... Además, los científicos europeos bosquejaron un esquema del universo físico que casi en su totalidad sigue siendo hoy aceptado”².

Durante milenios el Mare Tenebrosus había sido una barrera infranqueable para todos los pueblos marinos hasta fines de la Edad Media cuando el mundo ibérico emprende hacia el oeste la exploración del Atlántico Sur arrebatándole todos sus secretos. En este sentido es de justicia reconocer el papel desempeñado por la Escuela de Sagres con Enrique “el Navegante” (1385-1443) a la cabeza y, sobre todo, la magnífica labor realizada por los cosmógrafos de Juan II (1481-1495) que hicieron posible el cálculo de la latitud, gracias al astrolabio y a las cartas de navegación. Otros instrumentos náuticos, como la brújula, los portulanos y la carabela — el gran logro portugués — ya eran conocidos en el Mediterráneo. Con estos medios, más su extraordinaria experiencia náutica, los portugueses ocuparon desde Madeira y las Azores hasta el extremo sur del continente africano, descubriendo unos años antes de la llegada de Colón a América, la ruta que los llevará por el Océano Índico a la India y China. La ocupación de África, con un modelo de factorías similares a las establecidas por Venecia y Génova en las costas del Mediterráneo Oriental y del Mar Negro, tendrá como principal consecuencia el comienzo y posterior desarrollo de la trata negrera, monopolizada durante más de dos siglos por los tratantes y comerciantes portugueses.

Mientras se lleva a cabo la expansión portuguesa, los reinos castellanos se encontraban aún inmersos en el largo proceso de Reconquista de las tierras ocupadas por los musulmanes siglos atrás. Los golpes son más certeros y la frontera que ha permanecido adormecida por mucho tiempo, se despereza y camina ahora lentamente hacia el sur. Los hombres castellanos y del valle del

² Parry, J.H., *El Imperio español de Ultramar*, Barcelona: Aguilar, 1970, p. 42.

Guadalquivir hacen gala de poseer una larga experiencia de vida fronteriza: como pobladores de tierras vacías; como conquistadores y repobladores de importantes enclaves musulmanes, como ganaderos trashumantes y, sobre todo, en lo que respecta a la organización de correrías y cabalgadas, forma de guerra fronteriza basada en expediciones rápidas y continuadas, realizadas casi siempre por sorpresa y que eran protagonizadas por mesnadas particulares a la búsqueda de un rico botín y del saqueo del enclave enemigo. Este “modelo organizativo” será el antecedente directo de las expediciones de conquista y ocupación del Nuevo Mundo, de lo que se ha dado en llamar la *hueste indiana* —en la que los andaluces van a jugar un importante papel—, cuando la frontera se prolongue más allá del Océano.

No es por casualidad que la aventura del descubrimiento, exploración, y su posterior conquista y colonización de las Indias haya partido de la costa atlántica de Andalucía. *“Por razones obvias —escribe Domínguez Ortiz— Andalucía era la región predestinada a protagonizar el primer puesto en el encuentro entre ambas orillas del Océano. Andalucía es a la vez mediterránea y atlántica y su carácter atlántico resalta más si consideramos que en la época del Descubrimiento Andalucía estaba constituida por los tres Reinos cristianos de Sevilla, Córdoba y Jaén. La asimilación del reino de Granada fue larga y laboriosa, de manera que sólo en fechas tardías se configuró Andalucía en sus dimensiones actuales. Esa Andalucía, baja, bética o atlántica, estaba naturalmente orientada hacia el océano con dos comarcas litorales de intensa vitalidad: al oeste la que se extiende entre Palos y Ayamonte; al este, el litoral gaditano, desde Sanlúcar de Barrameda hasta Gibraltar”*. La actividad de ese litoral se orientaba en múltiples facetas: aprovechamiento de su riqueza pesquera; activo tráfico mercantil encabezado por Sevilla y la bahía gaditana, mientras que los marineros de las villas del litoral onubense —Palos, Huelva, Moguer, Lepe y Gibraleón— bien adiestrados en el negocio de la mar, tripulantes desde siempre de las pequeñas embarcaciones que se internaban en el Atlántico y llegaban hasta las costas de Guinea; incursiones no sólo a África, también a las Canarias.

En esta dura escuela de la plataforma atlántica se forjaron los tripulantes de las naves colombinas y los marinos de la Carrera de las Indias. Imprescindible fue, en efecto, la anexión de las Canarias

—punta de flecha del Guadalquivir— que sirvió para dotar a ese espacio marítimo de la amplitud necesaria frente a los esfuerzos de los portugueses por controlar la ruta del atlántico. La vocación andaluza de las Canarias —como tantas veces ha subrayado Morales Padrón— facilitó la vocación andaluza de nuestra América.

La geografía impone sus dictados y mucho más en una época de navegación a vela. La excepcional situación de la costa occidental andaluza, desde Gibraltar hasta Ayamonte, respecto al aprovechamiento de vientos y corrientes fue otra de las razones que hizo de los puertos andaluces ejes vitales de la acción descubridora y posteriormente de todo el régimen comercial de la Carrera de Indias. Para navegar hacia Occidente hay que contar con los vientos de Levante; éstos son los que proporcionan el alisio a la latitud de las Canarias. La posesión de estas islas, como ya se dijo, fue fundamental; allí repostaron las naves de Colón; allí lo hacían luego todas las flotas antes de iniciar la travesía atlántica. El viaje de ida en las mejores condiciones podía tardar sólo mes y medio aunque el regreso era mucho más largo y azaroso porque había que buscar latitudes más septentrionales hasta lograr vientos favorables. Desde los puertos de la Baja Andalucía no sólo era más fácil viajar a América sino también más económico pues al reducirse los tiempos de navegación se abarataban también los costos del viaje.

Ahora bien, de nada hubieran servido el concurso favorecedor de vientos y corrientes y la experiencia de los pueblos marineros de la Baja Andalucía sin la existencia de una infraestructura adecuada de producción —sobre todo agrícola— de comunicaciones y financiera. A las puertas del Descubrimiento, Andalucía era una región próspera y bien capacitada para desempeñar el papel de la gran protagonista. Buena prueba de ello lo encontramos en sus magníficas construcciones señoriales, su activo comercio, su cosmopolitismo, destacando la presencia de una abundante colonia flamenca e italiana, y entre estos especialmente genoveses: los Grimaldi y los Centurione, los Vivaldi y los Spínola, muchos de los cuales alternarán su actividad financiera con la participación en las empresas descubridoras o del tráfico atlántico. Y es que en Andalucía se respiran ya los vientos del precapitalismo gracias a su temprana red bancaria, manifestación indiscutible de la intensa actividad económica que vive la región, aun antes de la llegada de los caudales americanos.

En definitiva, como bien apunta Domínguez Ortiz, *“el protagonismo andaluz en la gran aventura americana resulta ser no un maná inesperado, fruto del azar o de un capricho real, sino la materialización lógica de unas posibilidades que no se encontraban reunidas en ninguna otra región española”*³.

Los viajes colombinos

En la primavera de 1485 llegó a Andalucía un curioso personaje que decía poseer un gran secreto, y por eso se encargaba muy bien de guardarlo oculto. Era Cristóbal Colón, un italiano, seguramente genovés, quien después de haber sido rechazado en la corte de Juan II de Portugal (1484-1485), decidió probar fortuna en la de los reyes castellanos, buscando el apoyo económico necesario para emprender lo que él mismo llamaba “la empresa de las Indias”. Esta especie de navegante visionario al que sigue rodeando hoy día un gran misterio y del que se desconocen tantas cosas, incluida su nacionalidad, tal vez porque él mismo se encargó de que así fuera, sería retratado por sus contemporáneos en los siguientes términos: *“... hombre de bien formada y más que mediana estatura, la cara larga, las mejillas un poco altas; sin declinar a gordo o macilento; la nariz aguileña, los ojos grises, la color blanca, de rojo encendido. En su mocedad tuvo el cabello rubio, pero de treinta años ya lo tenía blanco”*.

Mucho más escueta que la descripción realizada por Hernando Colón, el hijo del famoso navegante, es la que nos ha dejado Gonzalo Fernández de Oviedo, quien también llegó a conocerlo personalmente: *“...hombre de buena estatura y apariencia, más alto de lo común y fuertes miembros, vivaces los ojos...y el cabello muy rojo y la cara rojiza o pecosa”*. En lo que atañe a su compleja personalidad, Oviedo recordaba que era Colón *“elegante en el discurso, sensato y de vivo ingenio..., amable cuando quería e irascible cuando se incomodaba”*, mientras que Andrés Bernáldez, el famoso cura de los Palacios lo consideraba *“hombre de muy alto ingenio, sin saber muchas letras, muy diestro en el arte de la cosmografía y del repartir el mundo”*.

³ Domínguez Ortiz, Antonio, “La vocación americana de Andalucía”, en *Estudios americanistas*, Madrid: Real Academia de la Historia, 1998, pp. 239-274, esp. 240.

Colón ya había enviudado cuando, en compañía de su hijo Diego, abandona Lisboa y se dirige a Andalucía, que será el escenario básico en el que se mueva durante los siete años en que busca apoyos para llevar a cabo su revolucionario proyecto. No se sabe a ciencia cierta por dónde entró Colón cuando vino de Portugal —Cádiz, Palos, Huelva, Rota, cualquiera pudo ser—, tampoco hay seguridad en lo que respecta a las fechas de su primera estancia en La Rábida, pues mientras unos hablan de 1485, otros apuntan a 1491. Sabemos, eso sí, que uno de los primeros lugares visitados fue Huelva, pues allí acude para dejar en manos de su cuñado Miguel Muliart a su hijo Diego. Luego, tal vez pudo visitar la villa marinera de Palos de la Frontera en tierras del condado de Niebla para recabar noticias de los franciscanos, tan vinculados a la expansión atlántica.

Cerca del pueblo, frente a la barra de Saltés, se alzaba el blanco convento franciscano de La Rábida; allí Colón se entrevista con varios personaje que van a resultar clave en su empresa: fray Juan Pérez, confesor de Isabel la Católica, que se convertirá en el protector del navegante frente a la reina; fray Antonio de Marchena, el sabio astrólogo, y también fiel aliado, de quien el propio Colón dijo: *“Nunca yo hallé ayuda de nadie, salvo de fray Antonio de Marchena, después de aquella de Dios eterno”*; y, por último, el físico de Palos Garci Fernández. A todos ellos expuso sus planes y pidió colaboración.

Otro de los lugares andaluces visitados y el más importante para poner en marcha sus proyectos fue, además de Palos, Sevilla. Allí entró en contacto con algunos de sus compatriotas, gentes que tenían buen olfato para los negocios, como los Berardi, los Centurione, los Di Negro, los Pinelo, también hizo buenos amigos entre los sevillanos. A sabiendas de la dependencia señorial de los puertos andaluces y sin descartar nunca el de los reyes, buscó apoyo en dos casas nobiliarias andaluzas: la de Medinaceli y la de Medina Sidonia, representadas por Enrique de Guzmán y Luis de la Cerda, respectivamente, que controlaban prácticamente todas las salidas al mar de la Baja Andalucía.

Los reyes católicos han recibido por fin a Colón el 20 de enero de 1486. A ellos expone su proyecto y sus ideas geográficas, y mientras espera una respuesta, sigue a la corte itinerante que se desplaza allá por donde quiera que van los reyes: Guadalupe, Córdoba, tal vez Santiago de Compostela... Conoce y recibe el

apoyo de personajes muy influyentes ante los reyes, como fray Diego de Deza, Antonio de Quintanilla, Pedro González de Mendoza y Luis de Santángel. Pero en Málaga, la junta designada por los soberanos para estudiar el proyecto colombino cierra de un carpetazo el asunto por considerarlo descabellado, y Colón sumido en la más profunda decepción marcha a Córdoba. Allí conoce a una bella mujer, Beatriz Henríquez de Arana que habría de darle un hijo, Hernando, nacido en 1488. Colón no se está quieto por un momento y regresa a Lisboa, viaja a Sevilla y se instala finalmente en la villa gaditana del Puerto de Santa María. Atraviesa una situación desesperada y para sobrevivir tiene que vender libros manuscritos, según cuenta el cura Bernáldez. El duque de Medinaceli lo acoge durante un largo periodo de tiempo y escucha sus relatos con interés. Está a punto de aceptar el proyecto y de dar su patrocinio. De haber sido así, la empresa descubridora habría sido una empresa nobiliaria. Pero finalmente, Luis de la Cerda decide escribir a la reina y ésta, dotada de una enorme intuición, pide que le envíe inmediatamente a Colón para reconsiderar su proyecto. Y así el navegante visionario sigue una vez más la corte itinerante de los reyes: a Sevilla, Córdoba, Jaén, Baza, Almería y de nuevo Jaén, en enero de 1490, y Sevilla, desde noviembre de 1490 hasta abril de 1491. Los reyes la abandonan el día 8 y marchan hacia la vega de Granada en donde instalan su campamento. La rendición de Granada, del último reducto del reino nazarí es inminente y en ella concentran sus esfuerzos y sus mesnadas.

Poco antes de entregarse Granada, en diciembre de 1491, Colón hace su entrada en el campamento de Santa Fe. Los reyes recaban de nuevo el asesoramiento de una comisión de expertos para que reflexionen sobre el proyecto colombino y sus exageradas demandas. La integran, según Las Casas, magnates, prelados, letrados, astrólogos, cosmógrafos y pilotos: buscar una ruta más corta a las Indias navegando rumbo a Occidente se oponía abiertamente a los conocimientos científicos de la época y la comisión decidió “que era todo locura y vanidad”. No obstante, el azar así lo había querido. Se acercaba el gran encuentro entre dos mundos que hasta entonces se ignoraban. Dicen que la reina fue la gran valedora; otros, en cambio, opinan que la última decisión no fue suya sino de su esposo, Fernando y de sus consejeros: Talavera, Deza, Cabrero y Santángel, precisamente valedores de los propósitos colombinos. Las capitulaciones con el genovés se firmaron en Santa Fe el 17 de abril de 1492; unos días más tarde Colón marchaba a Palos de la Frontera para preparar su expedición descubridora.

El colombinista Taviani nos retrata el escenario palermo en vísperas del Descubrimiento como un modesto puerto de unos 600 habitantes situado en la desembocadura del río Tinto; eran gentes sencillas que vivían del mar y la pesca. Con Moguer y Huelva, Palos formaba una comarca homogénea con intereses solidarios que en lo militar se hacía aún más patente ya que los tres puertos del Tinto-Odiel formaban una unidad defensiva contra enemigos comunes: piratas, berberiscos y portugueses.⁴ Y la sintonía entre sus marineros era tal que con frecuencia en los enrolamientos en los viajes a las Indias se decían ya vecino de uno, ya de los otros, lo cual hace más difícil a los investigadores la tarea de adscribirles un origen cierto. En cualquier caso, quién no conoce a Vicente Yáñez Pinzón, a Andrés Niño o a los otros miembros de las célebres familias marineras de Palos de la Frontera o de Moguer, como los Quintero, los Rojo, los Camacho, o los Rodríguez Pepino. Qué más da que fueran de Palos, Moguer o Huelva; lo que importa es su gran pericia marinera y su arrojo, de ambas virtudes hicieron gala en los viajes colombinos y en otros que les sucedieron y por todo ello han pasado a la historia.

Es posible que fuera Palos de la Frontera y no otro el lugar elegido como punto de partida de la expedición porque Colón así lo quiso, o tal vez la decisión fuera de los reyes, lo que parece más razonable. Seguramente Cádiz fue inicialmente descartada porque este puerto fue elegido por los reyes para expulsar a los judíos. Las Casas nos recuerda que en Palos contaba el genovés con la amistad de los frailes, “*con algunos cognocidos y amigos*” y “*con buenos y cursados hombres de la mar*”. Pero, además de todo ello, la mitad de la villa fue comprada en junio por la Corona —con un interés manifiesto de que la empresa de Indias sea desde sus comienzos una empresa realenga—, a los duques de Medina Sidonia, al conde de Miranda y a los hermanos Silva por 16.400.000 maravedís.

Hay un dato importante que no conviene olvidar. Por aquel entonces todos los puertos andaluces estaban, como ya adelantamos, en manos de los nobles: Cádiz y Rota de los Ponce de León; Sanlúcar, Chipiona y Huelva, de los Medina Sidonia; Moguer, de los Portocarrero; sólo Sevilla era de realengo. Anota Morales

⁴ Taviani, Paolo Emilio, *Cristóbal Colón, génesis del gran descubrimiento*, Barcelona: Instituto Geográfico de Agostini, 1988.

Padrón que de acuerdo con lo establecido en *Las Partidas*, “*todos los puertos pertenecían a la Corona, pero ésta, buscando el apoyo de la nobleza en aquel periodo semifeudal y de reconquista había ido cediéndolos. Los Reyes Católicos ante este problema proyectan una nueva política y comienzan por fundar Puerto Real (1483) en el fondo de la bahía de Cádiz, y antecedente inmediato con Santa Fe, de las ciudades ajedrezadas indiana. Luego las campañas de Granada proporcionarían Málaga (1478) y Almería (1489) y todos los demás puertos del litoral granadino*”.

De nuevo los frailes de La Rábida despliegan una actividad extraordinaria en apoyo de Colón, un perfecto desconocido, que portaba además una Real provisión conminando a los vecinos de Palos a proporcionarle las dos carabelas a que habían sido condenados por ciertos delitos cometidos. Finalmente se consiguen dos carabelas y una nao. Palos contribuyó con una carabela, *La Pinta*, propiedad de Cristóbal Quintero; la otra carabela, *La Niña*, se preparó en Moguer y pertenecía a Juan Niño; mientras que la nao, *La Santa María*, era propiedad de Juan de la Cosa, natural de Santoña, pero vecino del Puerto de Santa María.

Pero si difícil fue conseguir los barcos, más aún lo fue reclutar a las órdenes de un loco visionario los hombres que le acompañasen en esta aventura. Presionado por el fraile Marchena, Martín Alonso Pinzón se convierte en el más decidido colaborador. Y así, de la familia Pinzón marcharon en este viaje el propio Martín Alonso, que va como capitán de la *Pinta*, y sus hermanos Vicente Yáñez y Francisco Martín, el primero como capitán de la *Niña* y el segundo de maestre de la *Pinta*. Y con los Pinzón, algunos miembros de la familia mogueña de los Niño: Juan, dueño y maestre de la *Niña*, Peralonso, piloto de la *Santa María*, y el joven Francisco como grumete. Consta que se alistaron cuatro delincuentes que obtuvieron permiso real para ello: se trataba de Bartolomé Torres, culpable de haber matado a un pregonero de Palos y tres amigos suyos que le ayudaron a huir de la cárcel. No sabemos con exactitud el número total de los embarcados. Hernando Colón y Las Casas hablan de noventa hombres, pero Gonzalo Fernández de Oviedo eleva la cifra a ciento veinte.

No es cierta la leyenda que cuenta que la reina Isabel tuvo que empeñar sus joyas para financiar el primer viaje del descubrimiento, sencillamente porque ya lo estaban, y no para la

empresa de Colón, sino para la conquista del reino de Granada. Las últimas investigaciones han arrojado datos muy interesantes sobre el coste de la expedición y quiénes lo financiaron. En primer lugar sabemos que el capital invertido en estos célebres viajes fue muy alto. Aunque Colón siempre se quejó de la tacañería de los Reyes a la hora de prestarles su apoyo, no parece digno de crédito, pues, como opina Juan Gil, “*Cristóbal Colón —hombre codicioso, sagaz y marrullero— se pasó la vida quejándose de su condición y estado, como si apenas tuviera una blanca para comprar un mendrugo de pan que llevarse a la boca*”, cosa que no era de ningún modo cierta, sobre todo en el ocaso de sus días⁵. Al primer viaje colombino se le considera con razón como “una descubierta exploradora con una exigencia inmediata de lucro” ya que en la empresa arriesgaba el Almirante su participación económica adivinando un futuro y lucrativo negocio mercantil⁶. En efecto, sabemos que el monto total de la expedición ascendió a 2.000.000 de maravedís. Santángel y Francisco de Pinelo, ambos tesoreros de la Santa Hermandad, proporcionaron de sus fondos 1.140.000 maravedís, después devueltos por la Corona. Colón aportó a la empresa 500.000 maravedís procedentes de un préstamo facilitado por sus amigos italianos, especialmente el mercader florentino Juanoto Berardi, y quizás también el genovés Francisco Ribarol. Los vecinos de Palos y algunos mercaderes y banqueros italianos, entre ellos los mencionados Berardi, Pinelo y Ribarol, facilitaron los 360.000 maravedís restantes.

Fue un sevillano quien divisó las tierras americanas en la madrugada del 11 de octubre de 1492, pero no se llamaba Rodrigo ni era de Triana. En el resumen que hace Las Casas del Diario colombino de la primera navegación anota que un marinero llamado Rodrigo de Triana fue el primero en gritar “¡Tierra!”. Pero la versión pudiera ser falsa. Los compañeros de aquella aventura declararon en los *Pleitos Colombinos* que el primero en divisar las *Lucayas* fue el marinero Juan Rodríguez Bermejo: “*Aquel jueves en*

⁵ Gil, Juan, “Las cuentas de Colón”, en *Anuario de Estudios Americanos* 41, 1984, 425-511, esp. 426.

⁶ La bibliografía sobre la famosa figura del descubridor es bien extensa y lo suficientemente conocida como para permitirnos pasarla por alto. Morison, Taviani, Verlinden, Jos, Gould, Manzano, Madariaga, Ramos, Sanz, Rumeu de Armas, Ballesteros, Gandía, Morales Padrón, Gil y Varela, entre otros colombinistas, merecen ser recordados aquí.

la noche, aclaró la luna, e un marinero que se decía Juan Rodríguez Bermejo, vecino de Molinos, de tierras de Sevilla, vido la tierra”.

El 13 de marzo de 1493 regresaban al mismo puerto de donde partieron meses atrás la Pinta y la Niña. Allí tuvo lugar el primer reencuentro familiar de la marinería en un ambiente lleno de alegría y expectación. Pero la entrada solemne se hizo en Sevilla. Entre los vítores y aclamaciones de la gente hacía su entrada en la ciudad una pintoresca comitiva que incluía seis hombres de una raza desconocida, semidesnudos y con colgantes de oro en las orejas: eran los primeros indios que pisaban tierra europea y lo hacían en Andalucía. También causaron sensación muchos pájaros de colores y los extraños objetos de oro que portaban aquellos hombres: *“...papagayos verdes muy hermosos y coloreados y guaycas, que eran unas carátulas hechas de pedrerías de hueso de pescado, a manera puesto de aljófara, y unos cintos de lo mismo fabricado por arteificio admirable, con mucha cantidad y muestra de oro finísimo. Y otras muchas cosas nunca antes vistas en España, ni oídas”.* Entre los curiosos que se agolpaban en las calles de Sevilla para contemplar tan asombroso espectáculo se encontraba un joven sevillano, hijo de uno de los compañeros de Colón en el segundo viaje, Bartolomé de las Casas, precisamente el mismo que más tarde se convertiría en el defensor de los naturales y cronista de las Indias.

El segundo viaje de Colón, alentado por el éxito del primero, contó con el decidido respaldo de los Reyes Católicos. Ha sido bautizado como la gran expedición colonizadora, pues, en efecto, hasta entonces ninguna nación europea había aprestado una empresa de tal envergadura. El descubridor se encontraba entonces en la cúspide de la fama y cuando fue recibido en Barcelona supo atraerse a los Reyes con una estudiada puesta en escena y con todo el exotismo del que pudo hacer gala: indios, animales exóticos, piezas de oro... La nueva expedición que zarpó en esta ocasión de Cádiz un 25 de septiembre de 1493, tardó sólo cinco meses en prepararse. Todo un récord si se la compara con otras expediciones posteriores de rasgos similares. Ciertamente en esta ocasión obtuvo Colón mayor ayuda y facilidades que en la vez anterior, como las del duque de Medina Sidonia y las del mercader florentino, Juanoto Berardi, que contribuyeron con importantes préstamos. Nadie más podrá participar de los beneficios de tan

gran negocio que Colón y los Reyes. Este monopolio compartido queda fijado en las Instrucciones dadas al Almirante en Barcelona el 29 de mayo de 1493.

Es ahora cuando por primera vez vemos en acción a un personaje de gran relieve en los asuntos indianos, el arcediano de Sevilla, Juan Rodríguez de Fonseca, quien más tarde habría de convertirse nada menos que en presidente del Consejo de Indias. Fonseca ha sido descrito como un hombre grande, pálido y arrogante, cuya condición de religioso en nada entorpecía sus dotes organizativas y su habilidad para dirigir grandes empresas, como ésta y como otras flotas que más tarde se despacharán a las Indias. El fraile sevillano Las Casas, con el que precisamente no le unía ninguna relación amistosa, más bien al contrario, escribió de él lo siguiente: *“Este don Juan de Fonseca, aunque eclesiástico... 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 les encomendaron las armadas que por la mar hicieron mientras vivieron”*.

Pues bien, Fonseca, dando muestras de su gran capacidad organizativa, se las ingenió para reunir en tan corto espacio de tiempo una gran flota compuesta por diecisiete barcos equipados con todo lo necesario para unos 1.500 hombres, entre tripulantes y pasajeros, no sólo para la travesía, sino también para abastecer a la nueva colonia y hacerla autosuficiente hasta que la tierra proveyese de lo necesario: aceite, vino, harina, carne salada, legumbres, y también simientes vegetales, árboles frutales, aperos de labranza, herramientas y animales domésticos: toros y vacas, caballos y yeguas. Es ahora cuando se llevan los primeros retoños de vid a tierras americanas y sabemos que el alcalde de Olivares, en la comarca sevillana del Aljarafe, vendió las primeras estacas de aceitunas “sacadas de cuajo y collera”, de donde nacerían los primeros olivos del Nuevo Mundo. El paisaje andaluz fue el primero en transplantarse al otro lado del Océano.

Dentro del ambiente de euforia que se vive en aquellos días, fue necesario seleccionar a los voluntarios. Todos llevaban sueldos de sus Altezas y para los que se embarcaron por su cuenta y riesgo, Colón los solicitará desde la Isabela. Viajaban gentes de todos los oficios y clases sociales y todos ellos movidos por el mismo afán de enriquecimiento. Personajes andaluces muy famosos

embarcaron entonces: Ponce de León, conquistador de Puerto Rico y descubridor de la Florida, Pedro de Terreros, Francisco de Peñalosa, tío de Bartolomé de Las Casas; el padre de éste, Pedro de Las Casas y el también sevillano Álvarez Chanca, el médico que escribió luego un relato sobre esta expedición. Exceptuando a los Pinzones, buena parte de los supervivientes del primer viaje repitieron la aventura, destacando entre ellos el grupo de los Niño: Juan (maestre), Francisco (piloto), Cristóbal Pérez (maestre) y Francisco (grumete), sobrino de Juan. El resto de los tripulantes eran en su mayoría oriundos de Palos, Moguer, Huelva y Lepe; también iban sevillanos: uno de los barcos, la “carabela vieja” se llamaba Triana en honor a su dueño Juan de Triana.

La participación mayoritaria de hidalgos y servidores de la Casa Real parece uno de los rasgos más llamativos de esta gran flota. “*Verdaderamente — escribe Szászdi— el segundo viaje podría llamarse el viaje de los continos, pues ellos brillaron por su número y calidad*”.⁷ Del mismo modo sorprende la escasez de labradores —pues muy pocos aceptaron enrolarse— y la abundancia de soldados lo que hizo que a la postre el carácter de la expedición fuese por el tono de la recluta lo más parecido a una empresa militar. En un códice manuscrito de la Real Academia Española se conserva esta anotación: “*partió de Barcelona Colón, almirante de las Indias, jueves 30 de mayo, año domini 1493. Dijose que costaba aquel viaje 22 cuentos (millones) de maravedís*”⁸.

Como es sabido, el apresto de la tercera expedición de Colón a las Indias —proyectada en mayo de 1497— que habría de tocar por fin las tierras continentales, tropezó con no pocas dificultades y su salida se demoró por espacio de dos años. En un principio se presupuestó la flota, compuesta por ocho barcos y 300 personas, en seis millones de maravedís, de los cuales cuatro debían emplearse en la compra de bastimentos y los dos restantes en el pago de la gente. Más adelante, sin embargo, los Reyes consintieron en aumentar esta cifra hasta el medio millar de personas. El dinero escaseaba, como siempre, en las arcas

⁷ Szászdi, István: “Gobierno e inicio de la recaudación áurea en el Nuevo Mundo”, en *Anuario de Estudios Americanos* 54, 1997, 617-638, esp. 624.

⁸ Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Edición y estudio preliminar de Carlos Seco Serrano. Madrid: BAE 76, 1964, vol. II, p. 189.

reales con tantas guerras costosas, matrimonios y negociaciones diplomáticas como se estaban realizando. Inclusive los Monarcas debieron pedir prestado sobre la dote de su hija, la Reina de Portugal, para hacer frente a algunos gastos necesarios de la flota y finalmente un acontecimiento fortuito modificó el presupuesto estatal. El regreso de Peralonso Niño, en noviembre de 1496, difundiendo exageradas noticias sobre un cargamento de oro en abundancia llenó de alivio a los Reyes, apremiados como estaban en aquellos momentos con los gastos de la guerra con Francia, de manera que decidieron echar mano de los seis millones presupuestados para hacer frente a las necesidades más urgentes de la campaña de Perpiñán, con la confianza de que el oro transportado por Niño serviría para financiar la armada colombina⁹. Cuando se descubrió que se trataba no de oro sino de un cargamento de esclavos indios, procurado por Bartolomé Colón, además de cierta cantidad de palo de Brasil, el enfado real fue mayúsculo, aunque —como observa Pérez de Tudela— “*más debió sentirlo el Almirante*”¹⁰. Finalmente el presupuesto quedó reducido a una suma mucho más modesta de 2.824.336 maravedís, que fueron transferidos por intermedio de la casa genovesa de los Centurione, asentada en Sevilla.

También hubo enormes dificultades a la hora de reclutar a la gente. La lamentable situación que se vivía en La Española había hecho desaparecer la euforia del segundo viaje y de nuevo la Corona se vio obligada a conceder un indulto a aquellos delincuentes que quisieran alistarse; pero se excluyó de acogerse a esta gracia a los condenados por delitos de lesa majestad, homicidio, herejía, traición, incendios, falsificación y sodomía. Unos 300 hombres fueron remitidos en esta ocasión. Finalmente sólo 10 delincuentes se alistaron, entre ellos cuatro de raza gitana: dos varones y dos mujeres, llamadas Catalina y María de Egipto. Desde Jerez de la Frontera llegaron 23 hombres, en su mayoría labradores, para alistarse en la flota. También lo hicieron otras dos mujeres Catalina

⁹ Según Juan Gil, “Las cuentas...”, p. 433, durante el quinquenio comprendido entre 1492 y 1497 “*las Indias no rindieron apenas un maravedí*”. Pierre Chaunu evalúa en 700-800 kg de oro por año las llegadas oficiales desde América para todo el reinado de los Reyes Católicos. Chaunu, Pierre, *La España de Carlos V: La coyuntura de un siglo*, Barcelona: Ed. Península, 1976, vol. II, p. 41.

¹⁰ Pérez de Tudela, Juan, *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización (1492-1505)*, Madrid: Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1956, pp. 146-147.

de Sevilla, casada con un escudero y Gracia de Segovia, soltera y al parecer dedicada a la prostitución. Además de los jerezanos viajaban otros andaluces; muchos eran de Sevilla, otros declararon proceder de Baeza, Córdoba, Belalcázar, Jaén, Úbeda, Manzanilla, Morón, Carmona, Lebrija, Lepe, Palos, Fregenal...

En total se fletaron siete carabelas y una nao, aunque dos de ellas se adelantaron a la salida de la flota y fueron enviadas directamente a La Española al mando de Hernández Coronel con provisiones y parte de la gente. El 30 de mayo de 1498, el resto de la flota colombina, que fue aprestada en el puerto sevillano de las Muelas, zarpaba de Sanlúcar de Barrameda.

Los viajes andaluces y el cuarto viaje de Colón

La torpeza de Colón como Virrey de las Indias y su caída en desgracia, con la consiguiente suspensión de funciones, abre la puerta a la iniciativa privada que hasta ahora había estado excluida en virtud de los privilegios otorgados a Colón en las Capitulaciones de Santa Fe. La Corona, haciendo caso omiso de los mismos, concede completa libertad de navegación a las Indias a los particulares, primero mediante la Real Provisión de 10 de abril de 1495, derogada en junio de 1497, y puesta en marcha de nuevo en 1499.

Cierto es que la Corona se muestra decidida a liberar los descubrimientos del freno de Colón para no quedar a la zaga, justo ahora que Portugal está redoblando esfuerzos a fin de alcanzar su ansiada meta de llegar a la India, y se lanza a una segunda etapa de exploraciones: los “viajes de descubrimiento y rescate”.

Por desgracia hay muchos puntos oscuros, pues parece que todo lo relativo a estas tempranas expediciones está enredado. Una buena parte de la documentación relativa a los viajes se ha perdido o permanece oculta en cualquier estantería; de algunos se duda si fueron realizados o no y qué regiones exploraron; y ni siquiera existe unanimidad a la hora de darles nombre. Fernández de Navarrete los bautizó como *Viajes Menores*, Muro Orejón y Vigner as los llaman *Andaluces* y Ramos Pérez de *Descubrimiento y Rescate*. De lo que no cabe duda es que estos viajes, abrieron las puertas del nuevo y desconocido mundo americano a la intervención privada, aunque siempre bajo las pautas de la política descubridora oficial. Se

realizaron con muy pocos recursos humanos y materiales y con un carácter marcadamente comercial, aunque la exploración y no el lucro fue en muchos casos el fin logrado. Ampliaron extraordinariamente el conocimiento de la geografía americana, en especial el mapa del Caribe y de las costas centroamericanas, reforzando la idea de que se trataba de un continente nuevo que nada tenía que ver con Asia, de ahí su enorme importancia. Y todos ellos muestran una serie de características similares, como es el trazar una derrota inicial, muy semejante a la seguida por Colón en su tercer viaje; estar regulados mediante un documento jurídico conocido como *Capitulación* y ajustarse a unas normas bien precisas, establecidas por la Corona, a través de su representante Juan Rodríguez de Fonseca.

Con propiedad se les conoce por algunos historiadores como *Viajes Andaluces* porque, como afirma Morales Padrón, son “*viajes que como los del pretérito parten de puertos andaluces —Puerto de Santa María, Palos, Sevilla...— en naves andaluzas tripuladas por hombres andaluces en su totalidad, salvo dos o tres nombres. Viajes financiados fundamentalmente por socios andaluces, a veces familias enteras. Viajes, pues, andaluces y de andaluces. Ellos no sólo se aprovechan de la libertad concedida, sino de la experiencia navegadora y cartográfica habida por Colón en su tercer viaje y que muchos de ellos conocieron personalmente*”¹¹.

Las expediciones fueron numerosas y de muchas de ellas se desconoce prácticamente todo, pero un experto conocedor del tema, como es el profesor Morales Padrón, enumera las siguientes:

1. Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa encabezan la primera de las navegaciones que marcha tras la ruta colombina; organizan su expedición en el Puerto de Santa María y zarpan posiblemente en mayo de 1499.
2. Pero Alonso Niño, miembro de la familia mogueña de los Niño y marinero de Colón en sus dos primeros viajes, falto de recursos, se asoció a la familia sevillana de los Guerra que eran fabricantes de bizcochos para los barcos en Triana; estos exigen la capitania de la expedición para uno de los hermanos: Cristóbal Guerra, mientras que Niño lleva con él a sus cuatro hermanos. Zarpan de Palos en junio de 1499.

¹¹ Morales Padrón, Francisco, “Las Capitulaciones”, en *Historiografía y Bibliografía Americanista*, vol. XVII, 3, Sevilla: CSIC, Esc. de Estudios Hispanoamericanos, 1973.

3. Familia paleña de los Pinzón: Vicente Yáñez y sus sobrinos que parten de Sevilla en cuatro carabelas en diciembre de 1499. Viajan como pilotos algunos de los famosos navegantes de los viajes colombinos, tales como Juan de Umbría, Juan de Jerez y Juan Quintero.
4. Diego de Lepe, que parte también de Sevilla detrás de Pinzón.
5. Alonso Vélez de Mendoza en sociedad con los Guerra, Luis Rodríguez de la Mezquita, cómitre y responsable del puente de barcas de Sevilla, y Alonso de Córdoba, trapero de Baeza.
7. Cristóbal Guerra que zarpa de Sevilla en agosto de 1500 rumbo a la costa de las Perlas, el mismo mes que Vélez de Mendoza con Luis Guerra.
8. Rodrigo de Bastidas, vecino de Triana, y Juan de la Cosa que realizan su expedición entre febrero de 1501 y septiembre de 1502.

Un mes más tarde de que zarpara desde Sanlúcar de Barrameda hacia la Española la magnífica flota colonizadora de 30 navíos y unos 3000 hombres, puesta al servicio de Nicolás de Ovando (13 de febrero de 1502) —nombrado ahora gobernador de las Indias— los Reyes Católicos autorizaron el cuarto y último viaje colombiano que tenía por objeto anticiparse en lo posible a los portugueses, tal y como en su día apuntó Manzano, intentando buscar el tan ansiado “paso”, un canal o estrecho marítimo que permitiera llegar directamente al océano Índico, donde se ubicaba la rica región de la Especiería. Este interés guía también otras expediciones casi coetáneas que van a ser encomendadas a los onubenses Vicente Yáñez Pinzón y Diego de Lepe.

El cuarto viaje colombiano contó con un presupuesto de tres millones de maravedís. Se prepararon en Sevilla cuatro carabelas, la mayor de unas 70 toneladas, que fueron carenadas y calafateadas debidamente en la Puebla Vieja. El 13 de abril de 1502 zarpó la flota de Sevilla, haciéndolo desde Cádiz el 11 de mayo. En su cuarto viaje, conocido también como el *Alto Viaje*, dada la trascendencia de lo descubierto, Colón, quien viajaba en compañía de su hermano Bartolomé y de su hijo Hernando, confiesa haber llevado con él 150

hombres, muchos de ellos muy jóvenes y todos a sueldo de los Reyes. Como parte de la tripulación encontramos de nuevo a los hombres del Condado de Niebla, antiguos compañeros de Colón, lo cual —en palabras de Morison— demuestra que a pesar de haber perdido el favor de los monarcas “*su reputación era tenida en alto aún por las poblaciones marineras de Andalucía*”.

El 20 de mayo de 1506 moría en Valladolid el Gran Almirante y Virrey de las Indias, Cristóbal Colón, el descubridor de las Indias. No hacía aún dos años había fallecido en Medina del Campo (26 de noviembre de 1504) la reina Isabel, su eterna protectora. ¿Y los marineros andaluces? ¿Qué ocurrió con aquellas villas del litoral atlántico que adquirieron fama por ser la “cuna del Descubrimiento? Por lo que hoy sabemos, desaparecido Colón, la gran escuela marinera de los viajes descubridores en el litoral andaluz seguirá mostrando una enorme vitalidad y proporcionando muchos de sus mejores hombres a las empresas americanas hasta casi quedar vacía. Morales Padrón alude a un censo de la villa de Palos de la Frontera en el que se anota textualmente: “*hay muchas viudas e pobres, dicen que está muy disminuido de veinte años a esta parte en cantidad de trescientos vecinos que se han ido a las Indias. Se han ido los principales que algo pueden*”.

Habían ido a las Indias, acompañando a Colón, y luego en los Viajes Andaluces y, más tarde, formando parte de las principales expediciones que marchan a la conquista de la Tierra Firme: al Darién, a México, al Perú e incluso dieron la vuelta al mundo en el viaje de Hernando de Magallanes. Sirvan como ejemplo estas cifras. Peter Boyd-Bowman ha identificado para el periodo conocido como la etapa antillana 439 onubenses que marcharon a las Indias; de estos 207, que representan el 20% del total registrado, eran de Palos y de Moguer y en menor medida de Huelva, Lepe, Almonte, Ayamonte y Cartaya, entre otros lugares. En 1508 se calculaba que habían muerto “*ahogados en el descubrir de las Indias*” hasta 250 marineros palermos¹².

Pérez Mallaína destaca la existencia de una cierta especialización regional entre los marineros que realizaban la Carrera de Indias con estos términos: “*Las armadas, es decir, las expediciones*

¹² Boyd-Bowman, Peter, *Índice geobiográfico de más de 56.000 pobladores de la América hispánica (1493-1519)*, México: FCE, 1985.

compuestas exclusivamente por barcos de guerra, estaban tripuladas mayoritariamente por gentes del Cantábrico, en especial por vascos (“vizcaínos”, según la generalización de la época). Por el contrario, las flotas, compuestas esencialmente por barcos mercantes, solían tener unas tripulaciones mayoritariamente andaluzas. Con ello no se hacía sino continuar la tendencia iniciada en la Edad Media, en la cual la marina de guerra de Castilla se había formado alrededor de los magníficos navegantes del litoral norteño”¹³.

Pero conviene recordar que antes del ciclo “vizcaíno-cantábrico”, en los orígenes mismos del descubrimiento y del monopolio, lo que se advierte es el predominio rotundo y casi excluyente de Huelva, Moguer y Palos, es decir de las capitales del antiguo Condado de Niebla. Como explica Chaunu, el estuario conjunto de los ríos Tinto y Odiel ofrecían posibilidades superiores a las del estuario del Guadiana, para los navíos de escaso tonelaje y de poco calado. Pero además de este condicionamiento físico, el condado de Niebla desempeñó un papel prioritario durante este primero y breve ciclo inicial merced a la tradición marinera de sus hombres. Huelva y sus puertos vecinos abastecieron a la Carrera de Indias de la mayor parte de sus marinos “*en razón precisamente de su experiencia en la navegación por la costa de África, en la que los problemas y los sufrimientos constituían la mejor escuela para la navegación*”¹⁴.

Un estudio sobre la magnífica flota que guía Pedrarias Dávila al Darién en 1514 ha puesto al descubierto cómo de los 226 tripulantes identificados, 54 eran de Palos y de Moguer y el resto hasta un total de 70 onubenses, —que representan casi el 66% del total andaluz— procedían de Huelva, Ayamonte, Cartaya y Gibraleón. En efecto, Palos de la Frontera y Moguer, las villas marineras, que fueron plataforma de los viajes del Descubrimiento, aportan también a esta armada muchos de sus más expertos tripulantes. Y así, si exceptuamos al salmantino Pedro de Ledesma y a otros cuatro pilotos reales que fueron incorporados a última hora a la tripulación, el cien por cien de los pilotos identificados proceden de la comarca

¹³ Pérez Mallaina, Pablo E., *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las Indias. Siglo XVI*, Sevilla: Expo 92-Diputación Provincial de Sevilla, 1992, p. 61.

¹⁴ Chaunu, Pierre y Huguette, *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1983, p. 23.

del Tinto-Odiel, al igual que en la armada colombina. Como veremos a continuación, son los miembros de las grandes familias marineras de los Yáñez, Quintero, Rojo, Pinzón, Camacho y Niño, entre otras, quienes dirigen a las Indias las embarcaciones de la armada de Pedrarias y ponen al servicio del rey y de esta nueva empresa americana una experiencia náutica acumulada por generaciones.

La tripulación onubense de la Armada de Castilla del Oro y su relación con los viajes colombinos¹⁵

Debido al escaso tiempo transcurrido desde la gesta colombina y a la participación todavía muy numerosa de los marinos del condado de Niebla en la Carrera de las Indias no debe extrañarnos que algunos de los miembros de las grandes familias marineras, como los Pinzones, los Niños, los Camachos o los Quinteros, entre otros, que estuvieron relacionados, directa o indirectamente con Colón y los primeros viajes descubridores, estén presente también en la armada reclutada por Pedrarias Dávila. Sobre todo si se tiene en cuenta que gran parte de los barcos —como ya tendremos ocasión de analizar— fueron comprados en puertos andaluces y allí los maestros reclutaron, como solían hacer, a la gente de mar, a hombres que conocían bien y con los que seguramente habían viajado en otras muchas ocasiones.

Si observamos el listado de la marinería de los dieciséis barcos adquiridos por la Casa de la Contratación para la expedición de Pedrarias, lo primero que llama la atención es, en efecto, una suerte de especialización regional que en líneas generales coincide con la procedencia geográfica del maestro. Hay tripulaciones de notable predominio paleño, como la carabela *La Concepción*, cuyo maestro era Cristóbal Lobato, vecino de Palos; o mogueño, como la de la carabela *La Rosa de Nuestra Señora*, maestro Gonzalo Rodríguez, vecino de Moguer. Otras tripulaciones muestran una presencia mayoritaria de marinos de distintos puertos de la provincia de Huelva, como la nao *Santa María de la Victoria (I)*, del paleño Francisco González; en otras son, en cambio, marineros de la cornisa cantábrica los más numerosos, tal es el caso de la carabela *San Antón*, maestro Martín de Landacaranda, vecino de Azcoitia.

15 Cfr. Mena García, Carmen, *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de 1514*, Sevilla: Universidad de Sevilla–Fundación El Monte, 1999.

Hay, sin duda, excepciones que muestran un mayor cosmopolitismo como el galeón *Santa María de la Victoria (II)*, a cargo del maestre gaditano Juan de Miño, “el Viejo”, en el que la presencia de marinos extranjeros se hace notar.

Siguiendo una vieja tradición medieval, el maestre era con frecuencia, como ya vimos, dueño o copropietario del barco y a veces copartícipe de una sociedad de mercaderes. Su destacada influencia en los primeros años del comercio americano ha llevado a un destacado especialista a considerarlos como “*la pieza vertebradora del tráfico colonial*” por cuanto aglutinaban a los diferentes grupos interesados en la negociación, a saber, armadores, gente de mar y comerciantes¹⁶. Ahora bien no es conveniente enfatizar el papel desempeñado por los maestros de estos primeros años de un modo excluyente, ya que también muchos pilotos que comenzaban la Carrera como simples asalariados de un mercader, podían convertirse con el tiempo —y de hecho así ocurría— en propietarios de una embarcación y al mismo tiempo maestros de la misma¹⁷.

El caso más representativo de lo que comentamos es, sin duda, el del piloto y maestre Alonso Quintero, cuyo apellido indica la pertenencia a una dilatada familia de marinos que participaron en el descubrimiento o en viajes inmediatamente posteriores, emparentada con los Niño, de Moguer y vecindada desde muy antiguo en Palos de la Frontera, aunque nuestro hombre se declarase de Huelva¹⁸. No olvidemos que dos Quinteros, ambos paleños, participaron en el viaje del Descubrimiento: Cristóbal Quintero, dueño de la Pinta y Juan Quintero de Algruta, su contra maestre¹⁹.

¹⁶ Bernal, Antonio Miguel, “Maestres y señores de naos, con particular referencia a los onubenses y la financiación de la Carrera de las Indias”, *Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, 1993, vol. I pp. 105-125. Véase también su obra más reciente: *La financiación de la Carrera de las Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial con América*. Sevilla: Fundación El Monte, 1992.

¹⁷ Navarro García, Luis: “La Gente de Mar en Sevilla en el siglo XVI”, *Revista de Historia de América* 67-68, 1969, 4.

¹⁸ El padre Ángel Ortega vincula a Alonso Quintero con esta famosa familia aunque sin precisar su grado de parentesco. *La Rábida. Historia documental y crítica*, Sevilla: San Antonio, 1925, 3 vols., vol. III, pp. 245 y 246.

¹⁹ Afirma Samuel Morison que Juan Quintero de Algruta es el único hombre, además del Almirante, de quien se sabe que navegó en los cuatro viajes. Morison, Samuel, *El Almirante de la Mar Oceana. Vida de Cristóbal Colón*, Buenos Aires:

Alonso Quintero viajaba en la armada de Pedrarias como maestro y piloto de la *Santa Catalina*, pero la primera referencia sobre este interesante personaje es mucho más antigua, en concreto data de 1506 y lo relaciona con el famoso conquistador de la Nueva España, Hernán Cortés. Por razones que no vienen al caso, Cortés no marchó a las Indias en 1502 en la expedición de Nicolás de Ovando, como pretendía, sino que aplazó su viaje hasta cuatro años más tarde. En esa fecha, sabemos que se embarcó en *La Trinidad*, una carabela que se dirigía a Puerto Plata, en la costa norte de la Española, con un cargamento de telas, y cuyo capitán y seguramente también maestro y propietario era Alonso Quintero²⁰. En ese mismo año, Quintero realiza dos viajes a las Indias como maestro de dos embarcaciones distintas: la *Santa Ana* y de nuevo *La Trinidad*, transportando en este último caso mercancías por cuenta de dos socios capitalistas (A. y J. Riberol). En 1508 sabemos que realiza una nueva travesía, si bien en esta ocasión tiene por socios a dos genoveses (Centurión y Cisbón). En los años siguientes Alonso Quintero, al igual que otros miembros de las familias onubenses de los Niño, Cansino, Yáñez o Camacho con presencia dominante en la Carrera, viaja una y otra vez a las Indias como *maestre mariner*²¹

Hachette, 1945, p.189. Cristóbal Quintero viajó de nuevo en compañía de Colón en su tercer viaje; iba como maestro de su carabela la *Santa María de Guía*. Véase, Martínez Hidalgo, José M^a., “Las naves del tercer viaje de Colón”, en *Revista General de Marina*, 1970; y Gil, Juan, “El rol del tercer viaje colombino”, en *Historiografía y Bibliografía americanista*, Sevilla: CSIC, Esc. de Estudios Hispanoamericanos, 1985, vol. XXIX, pp. 83-110.

²⁰ Ortega, op. cit., III, p. 245, anota lo siguiente: “Alonso Quintero, marino de la villa de Palos, propietario de una carabela en viaje a Indias, 1505. En ella se embarcó Hernán Cortés, que desde entonces tuvo especial relaciones de amistad con los marinos del Tinto-Odiel”. López de Gomara afirma que Alfonso Quintero era el capitán del buque de Cortés, que en 1506 era el *Trinidad*, según consta en el Archivo de Protocolos de Sevilla, libro del año 1506, oficio VII, libro 1. Citado por Hugh Thomas, *La conquista de México*, Madrid: Planeta, 1994, pp. 163 y 746.

²¹ Antonio M. Bernal utiliza este apelativo para calificar a aquellos maestros, mayoritariamente andaluces, que “por razones profesionales gobernaban naos de señores que actuaban como socios capitalistas, quienes contratan las mayores cantidades de dinero por el sistema de préstamos a riesgos y cambios”. Y a continuación precisa que “en cierto modo la presencia de tales maestros marineros como doble comanditario -navegación y comercio- de los dueños de los barcos era una clara continuación del sistema bajomedieval imperante en el mundo mediterráneo que, sin modificaciones sustanciales, se traspa a la navegación atlántica durante la primeras décadas”. Muchos de éstos pasan a convertirse, a partir de 1530 en que el sistema se vuelve obsoleto, en maestros señores de naos. Véase el interesante estudio: Bernal, Antonio M., “Maestros y

compaginando la actividad puramente marinera con la del comercio y transporte de mercancías por cuenta de acaudalados empresarios, muchos de ellos sevillanos, como Rodrigo de Gibraleón, Domingo de Zornoza, Alonso de Illescas o Hernán Sánchez Dalvo. Que no era un hombre de fiar lo demuestran los numerosos pleitos en los que anduvo implicado nuestro personaje, siempre por cuestiones de fraude, bien contra la Real Hacienda, bien contra los comerciantes para los que trabajaba²², haciendo alarde de una picaresca que haría empalidecer a cualquier personaje de Quevedo²³. De tan curiosa figura quedan otras huellas documentales, como el viaje que realizó en 1536 por

señores de naos, con particular referencia a los onubenses y a la financiación de la Carrera de Indias (1492-1824), *Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1993, vol. I, pp. 105-123.

²² Sirvan como muestra los siguientes: Domingo de Zornoza y Rodrigo de Gibraleón contra Alonso Quintero. Valladolid, 31, enero, 1537. Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante AGI), Justicia, 724, n.5; Alonso de Illescas y Hernán Sánchez contra Alonso Quintero. Valladolid, 15, noviembre, 1537. AGI, Justicia, 724, n.2.

²³ Así ocurrió en una de sus muchas travesías en la que alegó haber perdido un arca conteniendo mil doscientos pesos de oro a causa de una tormenta que sorprendió a su embarcación cuando atravesaba las islas Azores. Los mercaderes a quienes venía consignado el oro no se creyeron el cuento del maestre y pleitearon contra él acusándole de no haber tenido a buen recaudo tan valioso envío. Los oficiales de la Casa de la Contratación, por su parte, averiguaron que antes de que la embarcación atracase en el puerto sevillano y fuera inspeccionada, como era obligado, había sido abordada en el río por un tal Cristóbal Romero, quien había aligerado oportunamente su carga, sacando subrepticamente ciertas mercancías que venían fuera de registro. Los oficiales ordenaron tomar preso al maestre y a los que habían participado en el intento de fraude, procediendo contra ellos.

En otra ocasión, al menos, Alonso Quintero fue a dar con sus huesos en la cárcel, aunque por razones bien distintas. Ocurrió en un viaje que el maestre realizó en 1527 desde el cabo de Honduras y provincia de Higueiras hasta La Española, transportando ciertos condenados que Diego López de Salcedo, gobernador de la provincia de Higueiras, remitía presos a Santo Domingo, bajo la custodia de Pedro Morillo. Aprovechando un descuido de los soldados que los vigilaban, el maestre, Alonso Quintero, y los presos se amotinaron, robaron cuanto había de valor en la embarcación y se apoderaron de ella. Se dieron órdenes inmediatas de busca y captura de los implicados y se decretó de nuevo su ingreso en prisión. Los oficiales de la Casa de la Contratación a S.M. Sevilla, 25, febrero, 1537. AGI, Indiferente, 1092, n.192.- Real Cédula al lugarteniente general y gobernador de la isla Fernandina. Valladolid, 28, junio, 1527. AGI, Indiferente, 421, L.12.

las costas del Pacífico Sur llevando a Almagro desde Perú a Chile²⁴. Ya para entonces era un experto marino y un avezado hombre de negocios, buen conocedor de los riesgos y de las sorpresas que deparaba el gran océano y la empresa americana.

Escalante de Mendoza aconsejaba a aquel que quisiera buscar a un buen contraataca que lo hiciera entre “hombres de honra y de vergüenza y conocidos por tales, y que no tengan algo que perder, y que sean naturales de la tierra, no viejos ni mozos, porque tienen necesidad de discreción y diligencia; y que sean usados y cursados en sus oficios y muy diestros marinos, muy medidos en el comer, y mucho más en el beber...”²⁵. Muy diestros marinos debieron ser los contratados para la flota de Pedrarias. Algunos, según se deduce de sus nombres, eran extranjeros: Nicosio, Bonjardin o Bernardo Corzo, otros procedían del Norte: de Avilés, de la Coruña y otros eran andaluces, como el paleño Juan Arráez.

Arráez es un término de hondo sabor marino que significa capitán o patrón de un barco y en tal sentido resulta equívoco en determinados contextos, ya que en compañía de un nombre propio pudiera indicar el oficio del individuo. Pero también lo encontramos como apellido familiar. Y en Palos de la Frontera sabemos que en los siglos XV y XVI una familia de marinos llevaba este apellido. Pedro Arráez y su hijo Juan Arráez viajaron en la *Niña* en el primer viaje del descubrimiento. Juan se quedó en Santo Domingo después del segundo viaje. Según Ortega se hallan muy pocos individuos de esta familia, pues, exceptuando a un maestro de la expedición de Nicolás de Ovando, de nombre Alfonso Arráez, no conoce a ningún otro²⁶. Cabría la posibilidad de que nuestro contraataca fuera el mismo Juan Arráez que acompañara a Colón siendo muy joven, pero no podemos demostrarlo.

A bordo de la armada de Pedrarias viajaba una nutrida representación de nada menos que seis pilotos reales, lo que equivale a decir que la mitad de la plantilla al servicio de la Casa fue destinada

²⁴ Pérez-Lila, Francisco de Solano, “Los conquistadores andaluces”, en *Los andaluces y América. Gran Enciclopedia de España y América*, Madrid: Espasa-Calpe, 1991, p. 75.

²⁵ Escalante de Mendoza, Juan, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales, año 1575*, Madrid: Museo Naval, 1985, p. 61.

²⁶ Ortega, op. cit., III, p. 252.

a esta gran expedición²⁷. Sus nombres eran: Pedro de Ledesma, Juan Vespucio, Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Serrano, Antonio Mariano y Andrés García Niño. Vicente Yáñez Pinzón, el famoso marinero de Palos, también piloto real, no pudo acompañar a la flota, como ya se sabe, a causa de una grave y repentina enfermedad. Algunos de estos nombres —como Pedro de Ledesma, Juan Serrano y Andrés García Niño— han pasado a la posteridad por ser auténticas figuras estelares de los viajes de descubrimiento y exploración de las Indias. Otros, —como Juan Vespucio y Andrés de San Martín— realizaron además magníficos aportes a la ciencia náutica de la época como afamados astrónomos y cosmógrafos; el primero —recordemos— traicionó la confianza depositada en su persona traspasando una información privilegiada a la República de Florencia y acabaría siendo destituido. Sólo Antonio Mariano, una figura anónima, de la que se sabe muy poco, ocupa un puesto de segunda fila.

De todos ellos, Pedro de Ledesma es el único que había navegado a las órdenes del Gran Almirante. Durante cierto tiempo se le incluyó entre los tripulantes del primer viaje colombino, siendo desmentida su participación por la prestigiosa historiadora Alice B. Gould²⁸, pero parece probado que tuvo, en cambio, una destacadísima actuación en los años inmediatamente siguientes en muchos de los viajes descubridores y, para desdicha de Colón, lo acompañó en su tercero y cuarto viaje a las Indias causándole graves quebraderos de cabeza. Más remota parece ser la relación que guarda Andrés García Niño con los hechos colombinos. No cabe duda de que su apellido lo vincula directamente con una de las familias marineras más célebres de los primeros años del descubrimiento: los Niño, netos representantes de la villa de Moguer, al igual que los Pinzones lo fueron de Palos de la Frontera²⁹. Pero hasta la fecha, aún siendo

²⁷ Eran también pilotos de la Casa: Juan Rodríguez Mafra (1512), Blas Solís (1512) y Francisco Coto (1513), hermano del entonces piloto mayor, Juan Díaz de Solís. Si tenemos presentes los últimos nombramientos, firmados por el monarca el 12 de julio, de los pilotos Vasco Gallego y Andrés García Niño, y la baja causada por el fallecimiento de Pinzón, la Casa contaba en 1514 con un total de 11 pilotos reales y un piloto mayor.

²⁸ Gould, Alice B., *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid: Real Academia de la Historia, 1984, p. 65. También Morison se muestra de la misma opinión, op. cit., p. 204, n. 35.

²⁹ Según la autorizada opinión de Juan Manzano, pese al evidente origen paleño

evidente su origen, se discute si fue hijo de Juan Niño, maestre y propietario de la Niña en el primer viaje colombino y patriarca de la amplia saga familiar, o sobrino del mismo. Esto último parece lo más probable, aunque se ignora a qué rama de los Niño pudiera vincularse³⁰. Existe la posibilidad de que fueran sus padres Gonzalo Niño y Catalina García, vecinos de Moguer, quienes solicitan licencia en 1511 para pasar a las Indias junto con su hijo Andrés García Niño³¹. Pero es probable que nuestro hombre hubiera viajado mucho antes a las Indias, pues sabemos que un Andrés Niño, de oficio piloto, aunque para 1511 se encontraba en Sevilla, figuraba ya en esta fecha como vecino de la isla de San Juan³². Por desgracia no hay nada cierto, pues como afirma Alice B. Gould, “*parece que todo lo que toca a la familia Niño está enredado*”³³.

Entre los pilotos “rasos”, pero no menos prácticos en viajes a las Indias, por haber nacido en el seno de auténticas dinastías de marineros de la comarca onubense, figuran también, entre otros nombres famosos, Alonso Quintero y Diego Quintero de la Rosa, Juan de Quejo, Juan de Umbría, Tomasín Rojo, Pedro Camacho y Bartolomé de Mafra.

De un Quintero: el maestre y piloto de la Santa Catalina, Alonso Quintero, ya nos ocupamos en páginas anteriores. Del otro, el paleño, Diego Quintero de la Rosa, la única noticia que poseemos con posterioridad a su alistamiento en la flota de Castilla del Oro es la de su viaje a Nueva España en 1523 como maestre de la carabela

de Vicente Yáñez Pinzón, es frecuente encontrarlo también registrado como vecino de Moguer, “*porque en aquella época se reconocía una doble vecindad a los que vivían en las dos villas del Tinto*”; Manzano, Juan, *Los andaluces y América*, p. 46. Lo mismo habría que tener en cuenta en el caso de Andrés Niño quien, pese a su origen moguerense, no es de extrañar que en ocasiones figure también como “*vecino de la villa de Palos*”. Véase por ejemplo: Archivo de Protocolos de Sevilla (APS), legajo 4.895, oficio 7.

³⁰ Son partidarios de esta tesis Ángel Ortega, op. cit., II, p. 206; y Carlos Molina, “Los pilotos andaluces en el descubrimiento de América Central”, *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, vol. I, La Rábida: Instituto de Estudios Onubenses “Padre Marchena”, C.S.I.C., 1981, p. 220.

³¹ AGI, Contratación 5536, libro 1, fol.58.

³² “*Andrés Niño, piloto, vecino de la isla de San Juan, otorga poder a Juan Armero, vecino de la dicha isla, para que cobre lo que le adeudaren*”. Sevilla, 26, febrero, 1511. APS, 2.180, oficio 1.

³³ Gould, op. cit., p. 24.

Santa María la Blanca, pero es seguro que realizaría otros muchos viajes a las Indias³⁴.

Directamente relacionado con la empresa colombina hallamos a otro vecino de Palos de la Frontera, Juan de Quejo, pues de él se sabe que fue piloto de Colón en su cuarto viaje y posiblemente también estuvo en el tercero³⁵. Y lo mismo puede decirse de Juan de Umbría, quien tuvo también la fortuna de participar en los primeros y más famosos viajes de exploración del Nuevo Mundo.

El mogueño Juan de Umbría era primo segundo de los Pinzones ya que, al parecer, uno y otros “eran hijos de dos primos hermanos”. Se ha venido afirmando que acompañó a Colón en su primer viaje, pero, al igual que en el caso del piloto Pedro de Ledesma, su participación no ha podido ser demostrada³⁶. Desde luego conocía muy bien al almirante Cristóbal Colón desde dos años antes del descubrimiento de América y a su hijo Diego Colón desde que era un muchacho. Marino experimentado figura ya como piloto en las primeras expediciones de Pedro Alonso Niño en 1496 y en la de Pedro Fernández Coronel, un año más tarde. Acompañó a Vicente Yáñez Pinzón en 1499-1500 como piloto de una de las cuatro carabelas que marcharon al Brasil; estuvo avecindado durante cierto tiempo en Santo Domingo y luego regresó a España. Cuando viaja en la armada de Pedrarias, acompañando de nuevo a su primo Vicente Yáñez Pinzón, como piloto de la *Santa María de la Victoria*, era, como ya vimos, un hombre de edad avanzada³⁷, lo que hace sospechar que ésta debió ser una de sus últimas travesías.

Tomasín Rojo y Pedro Camacho, pilotos de la *Santa María de la Antigua* y de la *Rosa de Nuestra Señora*, respectivamente, llevan,

³⁴ “Registro de idas, año de 1523”, AGI, Contratación, 1079, ramo 3.

³⁵ Gould, op. cit., p. 525. *Pleitos Colombinos*, vol. III: “*Probanza del Almirante de las Indias (1512-1515)*”, Sevilla: CSIC, Esc. de Estudios Hispanoamericanos, 1989, p. XXVIII; y Varela, Conselo, “*El rol del cuarto viaje*”, *Anuario de Estudios Americanos* 42, 1985, 275.

³⁶ Véase Morison, op. cit., p. 204; Ortega, op. cit., III, p. 306; y Gould, op. cit., pp. 61 y 507.

³⁷ Respondiendo a la probanza del fiscal efectuada en Sevilla en 1515 “*preguntado que edad ha, dijo que más de sesenta años, e que Martín Alonso Pinzón e los otros sus hermanos eran primos de este testigo, hijos de dos primos hermanos*”. AGI, Patronato, 12, ramo 23. Véase *Pleitos Colombinos*, vol. IV, p. 148 y Manzano, Juan, *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica: 1988, 3 vols., vol. I, p. 239.

como expresa el padre Ortega, apellidos marineros muy famosos de Palos de la Frontera y Moguer, respectivamente. Un Juan Camacho, de Palos, fue marinerero de la *Santiago* en el cuarto viaje de Colón, pero desconocemos si estaba emparentado con nuestro Pedro Camacho. Lo mismo puede decirse del piloto Bartolomé de Mafra, también vecino de Palos. Sabemos que un Juan Rodríguez Mafra, sobrino de los Pinzones, viajó en el segundo viaje de Colón y posteriormente realizó frecuentes travesías a las Indias como maestro y piloto³⁸, pero ¿qué clase de parentesco guardaba con nuestro piloto? En cuanto a Pedro Ruiz de la Monja, (o Rodríguez Monje), otro de los pilotos de la armada de Pedrarias, también vecino de Palos, sería inútil que tratásemos de fijar su verdadero apellido, dadas las variantes con que se le cita, ni su relación con otros “Monje”, o “Monja” de Palos, como Rodrigo Monje, de dudosa participación en el viaje del descubrimiento; Martín Monje, maestro de una carabela en la armada de Ovando³⁹; Pedro Monje⁴⁰; o Juan Martínez de la Monja⁴¹.

Cea es otro de los apellidos vinculado a los viajes colombinos. Alonso de Cea navegó como grumete en el *Santiago de Palos* en el cuarto viaje y luego declaró como testigo del Almirante en el pleito seguido en Puerto Rico en 1514. Allí dijo ser vecino de Alcaudete e hijo de Rodrigo de Cea⁴². En la flota de Pedrarias viajaban a bordo de la carabela *La Mina* dos oficiales, posiblemente emparentados entre sí, que llevaban este mismo apellido: Francisco de Cea y Cristóbal de Cea, maestro y piloto, respectivamente. Por desgracia de ambos

³⁸ Así, por ejemplo, en 1505 viaja a Santo Domingo como maestro de la carabela portuguesa *Santa Cruz* con un cargamento de ropas y otras mercancías. Más adelante recibe el nombramiento de piloto de Su Alteza (23, mayo, 1512) y con este cargo participa en la expedición de Magallanes y muere, en 1521, en el transcurso de la misma. Ortega, *La Rábida*, pp. 143-145. Véase también Gil, Juan, “Marinos y mercaderes en Indias (1499-1504)”, *Anuario de Estudios Americanos* 42, 1985, 105, n. 280.

³⁹ Ortega, op. cit., III, pp. 306, 311, 316, 143 y 144; y *Pleitos Colombinos*, pp. XXIV-XXXII.

⁴⁰ El 2 de abril de 1505 Pedro Monje, vecino de Palos, maestro de la carabela *Santa Cruz* y García Alfonso Cansino, señor de la nao, otorgaron deber a Fernán Jiménez, mercader, 18.000 mrds. que les prestó para el despacho de la nave. Cita este dato Juan Gil en “Marinos y mercaderes...”, op. cit., p. 104, n. 279.

⁴¹ En 1478 capitaneaba la carabela *La Condesa*. Véase Manzano, *Los Pinzones...*, op. cit., p. 10.

⁴² *Pleitos Colombinos*, III, pp. 21, 27, 31 y ss; Varela, op. cit., p. 255.

poseemos tan pocas noticias como del grumete de Colón, pues ni siquiera se hace constar su origen, vecindad, ni algún otro dato de utilidad para poder adscribirlos a una misma rama familiar.

Por último no podemos olvidar al piloto y maestro de la *Sancti Spiritus*, Rodrigo Yáñez. Por el apellido que ostenta y por el hecho, tal vez nada casual, de viajar junto a Vicente Yáñez Pinzón, a quien sabemos sustituyó a última hora en el puesto de piloto de la citada embarcación, no sería descabellado pensar que guardaba algún parentesco con la familia Pinzón, pero por desgracia a lo largo de nuestro trabajo no hemos encontrado ninguna pista de utilidad que nos permita afianzar esta sospecha.