



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 Golfo de Cádiz como espacio geográfico de proyección para la empresa del descubrimiento

Ramón María Serrera

Catedrático de Historia de América de la Universidad de
Sevilla

Encrucijada milenaria de rutas y mares, el Golfo de Cádiz se iba a convertir a fines del siglo XV en la cuna del descubrimiento de un Nuevo Mundo. Factores geográficos, humanos, náuticos, técnicos, institucionales y de tradición histórica —todos ellos confluyentes— hicieron que este espacio litoral, y no cualquier otra zona de la península Ibérica o de Europa, se constituyera en uno de los escenarios más privilegiados de la historia en esa apasionante aventura humana que fue la exploración y conocimiento de nuestro propio planeta. A lo largo de las páginas que siguen se pretende analizar algunos de estos factores con idea de presentar algunas conclusiones finales que faciliten la comprensión del protagonismo de nuestra tierra andaluza, desde su misma génesis, en la empresa americana¹.

A la hora de comprender el fenómeno del Descubrimiento, no poca importancia tienen los factores económicos y, más en concreto, la actividad comercial. El litoral gaditano y onubense, en efecto, junto con Sevilla, capital de toda la baja Andalucía desde el mismo proceso reconquistador de la zona, va a mantener en el curso de toda la Baja Edad Media una gran tradición mercantil cuyos orígenes se remontan a la Antigüedad Clásica. Ubicado entre el Atlántico Norte y el mundo africano, entre el Mediterráneo y el aún poco explorado *Mare Tenebrosum*, el golfo de Cádiz desempeñó la función de enclave insustituible en la compleja malla de los circuitos comerciales europeos. Autores poco sospechosos de localismo, como Jacques Heers², Federigo Melis³, Sánchez

¹ Una primitiva versión del presente artículo, con título prácticamente idéntico, fue publicada en las *III Jornadas de Historia de Cádiz* que, con el título de *Cádiz en su Historia*, publicó en Cádiz la Caja de Ahorros de Cádiz, Serie Colaboraciones, nº 4, abril, 1984, pp. 47-74. En la actualidad esta publicación está fuera del alcance del estudioso y he considerado oportuno actualizar y revisar su primitivo contenido, ampliando notablemente su soporte bibliográfico, para que sea incluida en el presente volumen.

² Heers, Jacques, *Génes au xv Siécle. Activité économique et problèmes sociaux*, París: *Ecole Pratique des Hautes Études*, 1961, pp. 473-497.

³ Melis, Federigo, “Cli italiani e l’apertura delle vie atlantiche”, en *Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI)*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1976, pp. 169-175.

Herrero⁴, o rigurosos historiadores de la tierra como Pérez Embid⁵, Sancho de Soprani⁶ o González Jiménez⁷ coinciden en señalar la importancia del eje Cádiz-Sevilla en las líneas del tráfico mercantil mediterráneo, africano y norteeuropeo durante dicha centuria y, particularmente, en su último tercio. Jacques Heers, por ejemplo, considera que Cádiz era el más sólido enclave portuario del comercio genovés. “*Sin ninguna duda —expresa este autor— es, de todos los puertos de Europa Occidental, el que con más frecuencia visitan las naves genovesas... Cádiz es la gran escala para la España del Sur, para el África Occidental, el nudo de todo el tráfico ibérico y musulmán*”⁸. Y, como núcleos complementarios, Sanlúcar de Barrameda —el antepuerto de Sevilla—, Jerez, el Puerto de Santa María y, naturalmente, la propia capital hispalense, sede de las grandes casas comerciales y ciudad cosmopolita cuya progresiva prosperidad está unida a la función rectora que ejerció en todo este complejo mundo de relaciones mercantiles. Southampton, Brujas, Londres, los puertos cantábricos, Lisboa, Málaga, el archipiélago canario y las plazas africanas fueron puntos frecuentes de origen y destino de las expediciones comerciales despachadas por los genoveses desde la Baja Andalucía; área ésta que terminó constituyéndose, más que la misma Génova, en la gran escala, el corazón, de las actividades marítimas de los emprendedores hombres de negocio ligures.

⁴ Sánchez Herrero, José, Cádiz. *La ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*, Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1981, pp. 99-134.

⁵ Pérez Embid, Florentino, “Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media”, reedición reciente en *Estudios de Historia. Marítima*, recopilación de estudios de este autor por Francisco Morales Padrón, Sevilla: Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 1979, pp. 129-175.

⁶ Sancho de Soprani, Hipólito, *Los genoveses en Cádiz antes del año 1600*, Jerez de la Frontera: Publicaciones de la Sociedad de estudios históricos jerezanos, 1939; “Los genoveses en la región gaditano-xericiense de 1460 a 1800”, *Hispania* 32, 1948; y “Un foco de cooperación española a la obra portuguesa en África. Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María (1500-1550)”, *Mauritania*, abril 1943.

⁷ González Jiménez, Manuel, “La Baja Andalucía en vísperas del Descubrimiento”, en Clavijo Hernández, Fernando J., coord., *VII Jornadas de estudios Canarias-América. Canarias y América antes del Descubrimiento: La expansión europea*, Santa Cruz de Tenerife: Confederación de Cajas de Ahorro, 1985, pp. 109-147.

⁸ Heers, *op. cit.*, pp. 484 y ss.

Todo ello, dentro del esquema del llamado comercio de comisión —la “industria de expedición”, en términos del propio Heers—, en el que intervenían factores y casas encargadas de la recepción y reexpedición hacia otros puertos. Por ello, en la Cádiz de fines del XV un mercader fácilmente podía adquirir productos andaluces como atún, aceite o mercurio, grana de la Berbería, orchilla canaria, oro magrebí, y cera, goma arábica, índigo, dátiles o malagueta de otras distintas zonas africanas de procedencia. Fue esta función redistribuidora, más que el negocio propiamente dicho, la que convirtió a Cádiz y Sevilla en dos plazas financieras y bancarias de primer orden en la Europa bajomedieval. A la postre, estas relaciones con el exterior terminaron configurando en los hombres de la zona una retina abierta a remotos horizontes ultramarinos y una vocación universalista.

Pero, paralelo al desarrollo mercantil ligado a las grandes rutas del tráfico mediterráneo y del Atlántico Norte, otro de los rasgos que caracterizan a las tierras litorales de Andalucía Occidental, desde Algeciras hasta Ayamonte, es su cada vez más afianzada vocación por la aventura marítima. En alguna medida, ese gran arco costero se va a constituir en el gran escenario de proyección de la vocación atlántica de toda Castilla. Mientras la España mediterránea —como afirma Pierre Vilar— se recupera difícilmente de las grandes pestes y contempla su economía en declive⁹, y los puertos de la cornisa cantábrica mantienen su vieja proyección al Atlántico Norte casi con exclusividad, los hombres del litoral gaditano y onubense pondrán sus naves al servicio de la Corona castellana con unos objetivos muy concretos: abrir rutas comerciales con el continente africano, defender la integridad de las costas peninsulares frente a la agresión musulmana y portuguesa, mantener el nexo de unión con el archipiélago canario y ayudar en el largo proceso de la reconquista del Reino de Granada apostando armadas que en pocos días podían atravesar las Columnas de Hércules.

El cuadro descrito no es exclusivo del siglo XV. Algunos de los hechos apuntados arrancan ya del mismo siglo XIII, como en su día puso de relieve Pérez Embid en sus tres conocidos trabajos: *El*

⁹ Vilar, Pierre, *Oro y moneda en la Historia, 1450-1920*, Barcelona: Ariel, 1972, p. 78.

*Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*¹⁰, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*¹¹ y *La Marina Real Castellana en el siglo XIII*¹². Pero una realidad sí resulta incuestionable: las décadas anteriores a 1492 marcan la consagración definitiva de una trayectoria, de una experiencia náutica y humana, y de una vocación atlántica que no se verán alteradas, sino, por el contrario, potenciadas, por el descubrimiento de nuevas tierras americanas. El hallazgo de 1492 era la salida natural de todo el proceso. Por razones técnicas, humanas y geográficas de todo tipo, para el marino de los puertos gaditanos y onubenses la madrugada del 12 de octubre del año citado era el final del último acto de una obra secular cuyos primeros protagonistas habían sido sus abuelos y sus padres. La empresa americana para ellos era, sencillamente, su empresa. En efecto; como ha puesto de relieve el mismo Pérez Embid, ya desde el segundo tercio del siglo XV los castellanos compiten frontalmente con los portugueses por el control de las rutas africanas. Se asedian plazas y se intentan controlar enclaves a los que llegaban los ricos y exóticos productos del interior del continente. El objetivo es drenar la producción africana hacia los puertos peninsulares para su ulterior reenvío a otras plazas europeas, como ya se ha visto en párrafos anteriores.

Son muy copiosos los testimonios que se refieren a las correrías pacíficas o piráticas de los marinos andaluces en las aguas del golfo de Cádiz y por el litoral africano. Los estudios de Vicenta Cortés¹³, Juan Manzano¹⁴, Augusto Conte Lacave¹⁵, Hipólito

¹⁰ Sevilla, 1944.

¹¹ Sevilla, 1948.

¹² Hay reedición reciente en *Estudios de Historia Marítima*, Sevilla: Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 1979, pp. 71-127.

¹³ Cortés, Vicenta, "Algunos viajes de las gentes de Huelva al Atlántico, 1470-1488", *Anuario de Estudios Americanos* 25, 565-574.

¹⁴ Manzano Manzano, Juan, *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida, 1485-1492*, Madrid: Instituto de Cultura Hispánica, 1964, cap. XVI, pp. 340 y ss.

¹⁵ Conte Lacave, Augusto, "El Cádiz del Descubrimiento", en *Cádiz y el Descubrimiento de América*, Cádiz: Aula Militar de Cultura-Gobierno Militar, 1966, pp. 7-40.

Sancho de Soprani¹⁶, Rumeu de Armas¹⁷, González Jiménez¹⁸ y del propio Pérez Embid¹⁹ —por no citar sino los más significativos— ofrecen numerosísimas noticias al respecto. Las mismas crónicas de la época, como las de Alonso de Palencia y Mosén Diego de Valera, ofrecen también rica información sobre el tema. Y otro tanto ocurre con la documentación custodiada en el Registro del Sello del Archivo de Simancas, en donde, según Manzano, se conservan en la actualidad numerosas cartas reales que ponen de relieve tales empresas²⁰. En ocasiones son simples acciones piráticas entre barcos andaluces o contra naves portuguesas; en otras son expediciones comerciales —de “rescate”, era la expresión— al continente africano (Guinea, Mina del Oro, Gambia, etc.); en otras eran acciones de defensa frente a corsarios portugueses o berberiscos; o armadas para conquistar plazas del Magreb o para iniciar la conquista de algunas de las islas del archipiélago canario; y en otras, finalmente, fueron expediciones enviadas en auxilio por mar para participar en la última fase de la conquista del reino nazarita de Granada. A mi juicio, la obra que mejor sistematiza toda esta información, por lo que se refiere al núcleo gaditano, es la de José Sánchez Herrero, en la que se hace uso del criterio de ordenación cronológica de los hechos²¹.

Aparte de las empresas organizadas con el apoyo de la Corona, merecen una atención especial las frecuentes razzias y cabalgadas dirigidas contra el vecino territorio magrebí y otras plazas litorales más meridionales. Generalmente eran acciones de escasa duración realizadas por sorpresa cuya finalidad era doble:

¹⁶ Véase la extensa producción de este autor sobre el tema en la relación de obras que ofrece Conte Lacave como apéndice al artículo citado en la nota anterior, pp. 38-40; y en la amplia bibliografía de Sánchez Herrero, *op. cit.*, pp. 17 y 18.

¹⁷ Rumeu de Armas, Antonio, *España en el África Atlántica*, Madrid: Instituto de Estudios Africanos, 1956; *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos XV y XVI*, Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz, 1976; y “Las pesquerías españolas en la costa de África, siglos XV y XVI”, *Hispania* 130, 1975, 295-320.

¹⁸ González Jiménez, *op. cit.*, pp.124 y ss.

¹⁹ Véanse las obras relacionadas en las notas 10, 11 y 12.

²⁰ Manzano, *op. cit.*, pp. 342-344.

²¹ Véase nota 3.

obtener beneficios económicos y disuadir al enemigo para frenarlo en su empeño de atacar las costas del Golfo de Cádiz o del Reino de Granada. En un memorial redactado entre 1494 y 1505, publicado por don Marcos Jiménez de la Espada, se alude a esta práctica por haberse —según dice— los andaluces “*acostumbrado muchos años a realizar asaltos en la sierra de África, así en la Berbería del Poniente como en la del Levante*”. Porque —prosigue el texto— “de Jerez de la Frontera y del Puerto de Santa María y de Cádiz y de Sanlúcar y del Ducado de Medina Sidonia y de Gibraltar y de Cartagena y de Lorca y de la costa de la mar [...] tienen por uso ir al África y saltear y correr la tierra y barajar aduares y aldeas y tomar navíos de los moros [...] entre los cuales hombres y gentes en los dichos lugares hay adalides que, desde Bugía hasta la punta de Tetuán, que es cabe Ceuta, no hay lugar, ni cercado, ni aldea, ni aduares, ni ardiles dispuestos adonde no puedan ofender y hacer guerra, que ellos no lo sepan como se ha de saber...”²² .

Expediciones hubo que se aprestaban conjuntamente con navíos y hombres provenientes de Rota, Sanlúcar y el Puerto de Santa María, con beneficios que se repartían en proporción a los gastos invertidos²³. E igualmente hay casos de alcaides de fortalezas costeras y de nobles gaditanos que comandaron *razzias* en plazas magrebíes. Una acción del año 1480 dirigida por el alcaide de Rota para intentar la toma de Azamour, integrada por gaditanos, portuenses, roteños y jerezanos, llegó a reunir en el Puerto de Santa María, su base de partida, 150 naves y más de 6.000 hombres.²⁴ Del mismo año 1480 es otra importante empresa destinada a la custodia del Estrecho para evitar el envío de auxilios al reino nazarita desde el Norte de África. La flota estaba compuesta por naves y hombres de todas las poblaciones de la bahía gaditana, fue capitaneada por Mosén Diego de Valera y su hijo Carlos, y en ella tomaron parte

²² Jiménez de la Espada, Marcos, *La guerra del moro a fines del siglo XV*, edición anotada por Hipólito Sancho de Sopranis, Ceuta: Instituto General Franco para la Investigación Hispano-Árabe, 1940, pp.10-22; González Jiménez, op. cit., p.144; Vilar, op. cit., pp. 78 y 79.

²³ Conte Lacave, op. cit., p. 27.

²⁴ Ibid. y Sánchez Herrero, op. cit., p. 46. Como obra de referencia general sobre el tema resulta imprescindible la consulta de la exhaustiva y ya citada monografía de Antonio Rumeu de Armas *España en el África Atlántica*, de la que hay una segunda edición publicada en Las Palmas de Gran Canaria por el Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996, 2 vols.

caballeros de la ciudad de Cádiz²⁵. De esa misma época es la toma de Alcazarquivir por nobles jerezanos. Y de unos años más tarde, casi acabando ya la centuria, es la importante conquista de la plaza de Melilla por el comendador Pedro de Estopiñán²⁶.

De trascendentales consecuencias —por razones que más adelante se señalan— es el papel que en todas estas acciones desempeñaron las grandes casas nobiliarias de la región. En ellas se pone de manifiesto la necesidad que la Corona castellana tenía de los recursos humanos, financieros y navales de la alta nobleza andaluza. Los monarcas disponen de pocos medios y los tienen empeñados, casi exclusivamente, en la costosa y ya larga empresa granadina. Por ello, a cambio de la ayuda que estos grandes nobles prestan a las acciones de interés estatal, la Corona premia la colaboración con concesiones importantes que no hacen más que acrecentar su poder y su fortuna. Estos poderosos títulos disfrutaban de fortunas cuantiosas. Contaban con numerosos hombres a sus órdenes que podían ser puestos al servicio del rey para luchar en los ejércitos castellanos²⁷. Pero, sobre todo, tenían —y esto es muy importante— puertos marítimos desde donde podían despacharse expediciones para la guerra o el “rescate”. En vísperas del año 1492, como afirma Juan Manzano en su documentadísimo estudio sobre la estancia de Colón en España, “*todos, absolutamente todos los puertos de la ribera de la mar de Andalucía, en la que tenía que preparar su armada, eran de propiedad particular. Tan sólo el de Sevilla, puerto interior por otra parte, pertenecía a la Corona*”²⁸. La situación, verdaderamente anómala, era el resultado de una

²⁵ Conte Lacave, *op. cit.*, p. 27.

²⁶ Sancho de Sopranis, Hipólito, “Los Estopiñán en Marruecos”, *Mauritania*, junio, 1938; “Los Estopiñán y las actividades gaditanas en Marruecos”, *Mauritania*, julio, 1939; y *Pedro de Estopiñán*, Madrid, 1953.

²⁷ Ladero Quesada, Miguel Ángel, *Andalucía en el siglo XV. Estudios de historia política*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1973; “Los señoríos medievales onubenses, *Huelva en la Andalucía del siglo XV*, Huelva: Instituto de Estudios Onubenses, 1976; y “Los señoríos medievales en el ámbito de Cádiz y Jerez de la Frontera”, *La España Medieval. II Estudios en memoria del profesor D. Salvador de Moxó*, Madrid: 1982. A los mencionados trabajos hay que agregar el importante aporte de Antonio Collantes de Terán titulado “Los señoríos andaluces. Análisis de su evolución territorial en la Edad Media”, *Historia, Instituciones, Documentos* 6, 1979.

²⁸ Manzano, *op. cit.*, p. 348.

organización semifeudal heredada de tiempos anteriores²⁹. El Puerto de Santa María pertenecía al duque de Medinaceli; Cádiz y Rota, a los Ponce de León; Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Huelva, al ducado de Medinasidonia; y Moguer, a los Portocarrero. Incluso el puerto de Palos pertenecía por entonces a varios magnates en forma compartida: los Medinasidonia, los hermanos Silva y el conde de Miranda³⁰. Por ello, la primera medida que adoptará la Corona en 1483 sería la de erigir en el fondo de la gran bahía gaditana una villa real de nuevo cuño dotada de buen fondeadero: Puerto Real. El propio nombre de esta fundación, estudiada por Antonio Muro Orejón, estimamos que es suficientemente significativo³¹.

De las casas nobiliarias mencionadas, sin duda las más poderosas eran las de Medinasidonia y Medinaceli. A las dos acudiría precisamente Cristóbal Colón durante su estancia en España con objeto de solicitar ayuda para su magno proyecto descubridor. ¿Curiosidad o casualidad histórica?: por supuesto que no. En la Historia hay pocas casualidades a no ser que nos las inventemos con un acercamiento superficial y provincialista a sus fuentes. El de Medinasidonia, don Enrique de Guzmán, era el noble más relevante de su tiempo. Manzano afirma que en los documentos de la cancillería castellana de fines del XV figura siempre a la cabeza, en primer lugar, precediendo a los demás títulos del reino³². De él afirma el padre Las Casas que “*no había en aquellos tiempos en toda España otro señor que más rico fuese*”³³. Y se sabe que, al igual que sus antepasados, era muy aficionado a las aventuras atlánticas. Durante todo el siglo XV los navíos de la poderosa casa de Niebla —perteneciente al vínculo— surcaron en todas las direcciones los mares africanos en arriesgada competencia con los de los portugueses y con los de otros señores de Andalucía³⁴. Por ello, en 1418 un antecesor suyo había conseguido la cesión del

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid., pp. 349 y 350. Véase el importante trabajo de Ladero Quesada, Miguel Ángel, “Palos en vísperas del Descubrimiento”, *Revista de Indias* 153-154, 1978.

³¹ Muro Orejón, Antonio, “La villa de Puerto Real, fundación de los Reyes Católicos”, *Anuario de Historia del Derecho Español* 20, 1950, 746-757.

³² Manzano, *op. cit.*, p. 167.

³³ *Ibid.*, p. 168.

³⁴ *Ibid.*

señorío de las islas de Lanzarote, Fuerteventura y el Hierro, aunque años después fueron vendidos los derechos³⁵. A su vez, todos los autores consultados destacan la concesión que otorga Juan II de Castilla en 1449 al duque de Medinasidonia, don Juan de Guzmán, de la tierra “*que agora nuevamente se ha descubierto allende de la mar al través de las Canarias, que es desde el cabo de Agüer hasta la tierra y el cabo de Bojador con dos ríos en su término*” a cambio de conquistar la zona³⁶. Concesión similar recibió en los años setenta al conseguir de los Reyes Católicos el señorío de la isla de San Antonio en el archipiélago de Cabo Verde, si bien el tratado luso-castellano de 1479 dejó sin efectividad el premio³⁷.

Al referirse Pierre Vilar a este tipo de recompensas, comenta: “*Esta concepción del privilegio económico unido a la conquista militar será la de la conquista de América*”³⁸. Parece aludir a la idea de que la soberanía siempre quedó reservada para la Corona aunque se cediera el control señorial al beneficiario de la concesión. Tanto en la empresa africana como en las Canarias —en donde se adjudicaron islas en régimen de señorío— hubo cesión de atribuciones específicamente señoriales, mientras que en el Nuevo Mundo se evitó la implantación del sistema precisamente para evitar lo que ya se había experimentado con la nobleza castellana. Aunque no muy exacto en el plano jurídico, el precedente no por ello deja de resultar sugestivo.

Los premios, sin embargo, obedecían casi siempre a servicios previos prestados a la Corona. Del duque de Medinasidonia se sabe que acudió por propia iniciativa en 1482 en auxilio de don Rodrigo Ponce de León, marqués de Cádiz, durante el asedio de la ciudad de Alhama por el rey nazarita. Y cinco años más tarde acude de nuevo en compañía de su hueste a prestar ayuda a las tropas castellanas que tenían cercada la ciudad de Málaga sin previo requerimiento de los soberanos³⁹. Y otro tanto se puede decir, aunque con recursos más limitados, del duque de Medinaceli, señor del Puerto de Santa María. Sus hombres participaron también en

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*, p. 169 y Sánchez Herrero, *op. cit.*, p. 46.

³⁸ Vilar, *op. cit.*, p. 79.

³⁹ Manzano, *op. cit.*, p. 168.

la aventura atlántica al servicio de intereses propios o de la Corona. De 1478 es una carta de Isabel la Católica en la que se alude al duque, que “*dejó concertado que esa su villa del Puerto [de Santa María] daría luego una carabela de armada bien aparejada para se juntar con las otras que por mi mandado se arman contra la gente de Portugal*”⁴⁰.

De lo dicho se desprende una conclusión clara. La inmensa fortuna y la capacidad de acción de estas grandes casas podían poner en cualquier momento a disposición de los reyes castellanos todo lo que precisaran para sus empresas: hombres, armas, recursos en metálico, organización, naves y puertos. ¿Nos resulta extraño, por tanto, que tras su llegada a Andalucía, el genovés soñador solicitara ayuda a estos dos nobles para hacer realidad su proyecto descubridor antes de que la Corona asumiera finalmente el patrocinio de la gran aventura atlántica de 1492? Las gestiones ante el duque de Medinasidonia, como es bien sabido, resultaron infructuosas, bien porque no participara de la idea colombina o bien por estar comprometido en la campaña de Granada, como apunta Las Casas. Pero muy distinto es el panorama de sus relaciones con don Luis de la Cerda, V conde de Medinaceli y I duque del mismo título.

El tema de las relaciones de Colón con el duque de Medinaceli mereció una atención muy especial por parte de dos de los más grandes colombinistas españoles del siglo XX: Juan Manzano y Antonio Rumeu de Armas. Coincidentes en lo fundamental, la polémica entablada entre ellos se suscita en torno a la fecha del encuentro de Cristóbal Colón con el señor del Puerto de Santa María y el momento en que el genovés residió en esta ciudad. Rumeu ha sabido resumir las dos posturas con claridad: “*Unos, de la mano de Hernando Colón-Las Casas, estiman que la intervención de los duques se llevó a cabo cuando el descubridor había negociado con los Reyes Católicos la empresa... Otros, de acuerdo con el parecer de Oviedo-Gómara, consideran que Colón negoció con los duques antes que con la corte, y que fueron ellos los que orientaron sus pasos hacia la cámara regia*”⁴¹. La primera

⁴⁰ Sánchez Pedrote, Enrique, “Colón, Cádiz y el Descubrimiento”, en *Cádiz y el Descubrimiento de América*, Cádiz: Aula Militar de Cultura-Gobierno Militar, 1966, p. 51.

⁴¹ Rumeu de Armas, Antonio, *La Rábida y el Descubrimiento de América*, Ma-

tesis fue defendida por Juan Manzano, que sitúa las entrevistas de Colón con el duque de Medinaceli en el período comprendido entre junio de 1488 y mayo de 1489, época en la que el ligur salió para la corte requerido por la soberana⁴². La segunda mereció el apoyo de Antonio Ballesteros y, en nuestros días, del propio Rumeu de Armas, quienes defendieron que la negociación con los duques hay que situarla en el año 1485, y que fue la vía directa para establecer contacto con la corte⁴³. A un modesto estudioso del tema colombino como el que firma estas líneas —y que quiere recordar con cariño y admiración a los dos grandes especialistas nombrados— le convence más la tesis defendida por Rumeu. El argumento es de fuerza: ¿es concebible que al duque de Medinaceli se le ocurriera dirigirse a los soberanos de Castilla recomendando el proyecto colombino si se admite que previamente el genovés ya había negociado en la corte —con resultados adversos— la viabilidad de la empresa y las condiciones de su puesta en práctica?, ¿es lógico pensar que el señor del Puerto de Santa María insinuase a los reyes la necesidad de reconsiderar un proyecto que ya había sido rechazado?⁴⁴ Sinceramente creo que no. Más bien hay que pensar que es el de Medinaceli quien recomendó al italiano y le franqueó la entrada en la corte el año 1485.

Pero, volviendo al tema central que aquí interesa, es preciso dejar constancia del apoyo entusiasta que don Luis de la Cerda dispensó a Colón y su proyecto. A tal punto, que poco faltó para que la casa de Medinaceli y el Puerto de Santa María se hubieran reservado la gloria exclusiva de la gran gesta de 1492. Hipólito Sancho de Sopranis y Enrique Sánchez Pedrote son de esa opinión, que no por estar impregnada de cariño a la tierra se aleja de la verdad histórica⁴⁵. La estancia de dos años de Colón en el Puerto de Santa María, que probablemente no fueron consecutivos sino espaciados en varias ocasiones, fue suficiente para convencer al duque de la viabilidad de su idea. El padre Las Casas es el

drid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1968, p. 146.

⁴² Manzano, op. cit., p. 175 y Sánchez Pedrote, op.cit., pp. 45-47.

⁴³ Rumeu de Armas, *La Rábida y el Descubrimiento*, pp. 147-149.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 147.

⁴⁵ Sancho de Sopranis, Hipólito, y Barris, Rafael, *El Puerto de Santa María en el Descubrimiento de América*, Cádiz: Rodríguez de Silva, 1926; y Sánchez Pedrote, op. cit., pp. 48 y ss.

cronista que con más detalle describe el acontecimiento. Por ello espigamos algunos párrafos significativos: *“Dejado el duque de Medinasidonia, acordó pasarse Cristóbal Colón al duque de Medinaceli, don Luis de la Cerda, que a la sazón residía en su villa del Puerto de Santa María ... Este señor, luego que supo que estaba en su tierra aquel de quien la fama refería ofrecerse a los reyes que descubriría otros reinos y que serían señores de tantas riquezas y cosas de inestimable valor, mandó llamar ... e informósse dél muy particularizadamente, por muchos días, de la negociación; y tomando gusto el generoso duque en las pláticas que cada día tenía con Cristóbal Colón, y más y más se aficionando a su prudencia y buena razón, hubo de concebir buena estima de su propósito y viaje que deseaba hacer”*⁴⁶. Hasta aquí, las convincentes razones del marino ligur. Pero interesan los resultados: *“Satisfecho, pues, el magnífico y muy ilustre duque de las razones que Cristóbal Colón le dio, y entendida bien (aunque no cuanto era digna) la importancia y preciosidad de la empresa que acometer disponía, teniendo fe y esperanza del buen suceso de ella, determina de no disputar más si saldría con ella o no, y magnífica y liberalmente, como si fuera para cosa cierta, manda dar todo lo que Cristóbal Colón decía que era menester, hasta tres o cuatro mil ducados, con que hiciese tres navíos o carabelas proveídas de comida para un año y para más, y de rescates y gente marinera y todo lo que más pareciese que era necesario, mandando con extrema solicitud se pusiesen los navíos en aquel río del Puerto de Santa María en astillero, sin que se alzase manos dellos hasta acaballos...”*⁴⁷.

Los resultados de estas gestiones son bien conocidos. Habiéndose dirigido el duque a Isabel la Católica para comunicarle el proyecto y solicitar licencia real para llevarlo a la práctica, la soberana opta por hacer suya la empresa y reclama la presencia de Colón en la Corte: *“como ví que era esta empresa para la Reina nuestra Señora, escribilo a Su Alteza desde Rota — dice el duque— y respondiómeme que gelo enviase; yo gelo envié entonces”*⁴⁸. Las Casas, que escribe muchos años después, ofrece una interesante

⁴⁶ Manzano, *op. cit.*, p. 170. El subrayado es nuestro.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ “Carta del duque de Medinaceli al cardenal don Pedro González de Mendoza. En Cogolludo, a 19 de marzo de 1493”. Reproducida íntegra y textualmente en Manzano, *op. cit.*, p. 172, y en Rumeu de Armas, pp. 144 y 145.

versión del resultado de todas estas gestiones de Colón ante el de Medinaceli y ensalza la iniciativa de la Corona: *“Porque la Divina Providencia tenía ordenado que con la buena fortuna de tan excelentes Reyes, y no con favor ni ayuda de otros sus inferiores, aquestas felices tierras se descubriesen, íbales quitando los impedimentos que a favorecer esta obra en parte les estorbaban, porque ya entonces iban al cabo de la guerra del reino de Granada... porque tal empresa como aquella no era sino para Reyes...”*⁴⁹.

El duque de Medinaceli era capaz de poner en pocos meses a disposición del genovés todo lo que éste solicitaba para llevar adelante su idea, entre otras cosas las *“tres o cuatro carabelas, que no me demandaba más”*, según afirma⁵⁰. Todo quedaría paralizado en el Puerto de Santa María hasta ver culminadas las demandas colombinas. Pero la respuesta de la Reina fue terminante: *“que gelo envíase”*. La Corona de Castilla sería la gran protagonista de la gesta del Descubrimiento. La decisión regia es un aviso a los nobles andaluces y un anuncio de la llegada de nuevas ideas en la concepción del Estado Moderno. Las futuras Indias serían patrimonio inenajenable de la Monarquía. El duque de Medinaceli, mientras tanto, *“conformóse con la voluntad de la Reina, creyendo también, como cristiano, que aquella era también la voluntad de Dios; y así, acordó haber en ello paciencia”*⁵¹. El texto es también de Las Casas. Todo un símbolo de los nuevos tiempos.

El primer viaje, la travesía descubridora por excelencia, terminaría teniendo por base de partida la villa de Palos y no el Puerto de Santa María. Por supuesto que no se van a analizar en estas líneas las razones que inclinaron el ánimo de los Reyes y del propio Colón a preferir el puerto onubense. Los minuciosos estudios de Manzano sobre las peculiaridades de la villa de Palos a fines del XV y las, para mí, más que convincentes razones esgrimidas por Rumeu de Armas y Demetrio Ramos⁵² creo que dejan suficientemente esclarecido el tema. Y ello, a pesar de que

⁴⁹ Manzano, *op. cit.*, p. 171.

⁵⁰ *Ibid.* p. 172.

⁵¹ *Ibid.*, p. 171.

⁵² Rumeu de Armas, “La Rábida...” *op. cit.*, pp. 93-117; Ramos, Demetrio, “¿Por qué tuvo Colón que ofrecer su proyecto a España?”, *Cuadernos Colombinos* 3, 1973, 37 y ss.; y Manzano, *op. cit.*, pp. 337-352.

la cronología de las estancias rabideñas del genovés dio origen a vivas y enriquecedoras polémicas entre los autores citados, ya desgraciadamente desaparecidos.

Sin embargo, tras el éxito de la primera singladura, y una vez sentado el carácter real de la empresa, realizada con el patrocinio de la Corona, los pequeños puertos del Tinto y del Odiel serán sustituidos por el complejo Sevilla-Cádiz, por utilizar la expresión de Chaunu⁵³. En efecto; el eje Huelva-Palos desaparecerá para dar paso a un complejo portuario más sólido, con más infraestructura material, con una antigua tradición de armadores y constructores de barcos de gran porte y con más potenciales recursos humanos⁵⁴. Habían surgido problemas para reclutar menos de un centenar de hombres en la primera expedición y en el futuro, una vez comprobada la existencia de nuevas tierras, era previsible contar con más amplios alistamientos, como de hecho aconteció en el segundo viaje. El Estado, representado en Sevilla por Juan Rodríguez de Fonseca, necesitaba asegurarse el éxito de la empresa. Surgen así los dos ejes Sevilla-Sanlúcar de Barrameda y el de Cádiz y los puertos, en especial el de Santa María. Ambos forman parte de una misma estructura espacial, en la que difícilmente podía un elemento ser separado del conjunto. Cádiz y el Puerto de Santa María mantendrán y potenciarán su ya larga tradición marinera y mercantil, mientras que Sevilla —el gran núcleo de irradiación del proceso de la Reconquista hacia las dos Andalucías y sede de la naciente burocracia estatal— aglutinará la capitalidad administrativa y comercial de la nueva aventura americana. En el centro de este espacio, Sanlúcar de Barrameda, puerta del Guadalquivir, salida natural de Sevilla hacia el mar abierto y puerto natural de enlace entre las dos grandes urbes de Andalucía Occidental.

Razones de todo tipo se tuvieron en cuenta en 1503 a la hora de convertir a la capital hispalense en el “Puerto y Puerta de las Indias” merced a la creación de la Casa de la Contratación y

⁵³ Chaunu, Pierre, *La expansión europea*, siglos XII al XV, Barcelona: Labor, 1972, p. 132.

⁵⁴ Morales Padrón, Francisco, *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*, Madrid: Editora Nacional, 1971, p. 104 y García-Baquero, Antonio, “Andalucía Occidental y la aventura americana. (La operatividad del hecho americano en el desarrollo histórico regional a lo largo de la Edad Moderna)”, en *Los Andaluces*, Madrid: Istmo, 1980, p.141.

la instalación de sus oficinas en las dependencias del Alcázar⁵⁵. Por conocidas no serán en esta ocasión citadas. Pero no hay que olvidar que esta determinación real no hacía más que consagrar oficialmente una realidad de hecho. García-Baquero ha sabido explicado con claridad: *“A partir del momento en que el número de barcos se intensificó, y con ello el tonelaje de pertrechos y el volumen de la tripulación, la zona de Huelva apareció en desventaja frente a las posibilidades de transporte, reclutamiento, burocracia, experiencia comercial y capacidad financiera de ese gran eje de comunicaciones y de vida urbana que venía siendo desde el siglo XIII el valle del Guadalquivir. Pero es más: hasta tal punto resultaron condicionadoras estas circunstancias que fueron, a su vez, capaces de imponerse a las ventajas técnicas, estrictamente marítimas, de un puerto tan fabuloso como el de Cádiz”*. Y prosigue el citado autor: *“Porque, efectivamente, deslizada de Huelva a Cádiz toda la organización de los primeros viajes, se produjo, ya a partir de 1503, y probablemente antes, un segundo deslizamiento de Cádiz a Sevilla (en el que intervinieron como elementos dominantes las necesidades de burocratización de la aventura sobre las ventajas estrictamente marítimas), que terminará por conceder a la gran metrópoli del Sur la hegemonía definitiva con la aparición del organismo estatal que controlaría la empresa americana, la Casa de la Contratación”*⁵⁶.

La conclusión y tesis central sobre el tema del siempre recordado compañero y amigo Antonio García-Baquero es consecuencia de lo dicho: *“Por encima de todo, lo que por el momento debe quedar claro es que la elección de los puertos de partida para la empresa descubridora y colonizadora, en un principio, dependió de la decisión de los propios protagonistas; de suerte que tanto el texto legislativo de 1503 como sus predecesores, lejos de instaurar un derecho, se limitaron a ratificar legalmente, de forma definitiva, unos hechos preexistentes. En otras palabras, que fueron los propios descubridores del Nuevo Mundo los que escogieron a Andalucía (primero Palos y más tarde, a causa del volumen creciente de las flotas, los puertos de Cádiz, Sanlúcar y Sevilla)*

⁵⁵ Serrera, Ramón María, “La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717)”, *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, 36, 2008, 141 y ss.

⁵⁶ García-Baquero, *op. cit.*, pp. 141 y 142.

como sede del monopolio, limitándose el Estado, cuando intervino, a mantener, defender y garantizar aquella primera decisión”⁵⁷. Por lo demás, conviene recordar que, después de 1503, Sevilla de hecho jamás ejerció con exclusividad su condición de cabecera y terminal de las travesías a Indias, tanto antes como después de la organización de las flotas, ya que desde fechas muy tempranas en Cádiz y en Sanlúcar de Barrameda se instalaron agentes delegados de la Casa sevillana para controlar más de cerca la partida y retorno de las naves autorizadas para hacerlo desde el puerto gaditano o para vigilar el cargamento de los buques a su paso por la puerta del Guadalquivir: la barra sanluqueña.

El antiguo triángulo equilátero (cuyos vértices habían sido Huelva-Cádiz-Sevilla) quedaría reducido espacialmente a la mitad en su nueva composición de triángulo rectángulo con el nuevo vértice en Sanlúcar de Barrameda. Son tres puntos que ejercen una misma función de control del cada vez más creciente tráfico indiano dentro de una compleja estructura portuaria diseñada legalmente por la Corona en respuesta a una realidad marítima, administrativa y comercial ya existente. Por ello, y porque cada uno de los tres núcleos ejerció una función específica dentro del conjunto, difícilmente puede ser estudiado separadamente cada uno de los elementos con independencia del resto del sistema establecido. Lo mismo que ocurre a la hora de analizar el modelo desarrollado después de 1503 acontece cuando se pretende sistematizar el estudio de las expediciones organizadas a partir de 1492. Ya se ha dicho que, después del primer viaje —en el que el aporte cántabro y gaditano fue importante—, la base de partida se traslada de Palos a Cádiz por la insuficiencia del puerto onubense para organizar la segunda travesía.⁵⁸ Pero a partir de este momento ya no es fácil encontrar expediciones portuenses, gaditanas o sevillanas puras.

Soy consciente de que no resulta grato escuchar esta afirmación. Y más cuando hablo en Palos de la Frontera, a escasos metros del punto de partida de la primera singladura del Almirante. Pero los andaluces que nos asomamos al Atlántico siempre hemos sido muy proclives a reivindicar en exclusiva las glorias locales de nuestros pueblos y ciudades aun a costa de falsear o manipular a sabiendas la verdad histórica. Como ejemplo conviene recordar

⁵⁷ *Ibid.*, p. 142.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 141 y Sánchez Pedrote, *op. cit.*, p. 52.

en este punto un famoso trabajo publicado en 1892 por una de las grandes figuras de la historiografía gaditana del siglo XIX, don Adolfo de Castro y Rossi, con motivo de la celebración del IV Centenario de la gesta colombina, y cuyo título es éste: *La salida definitiva de Colón de la Península para el primer descubrimiento del Nuevo Mundo no fue de Palos, sino de Cádiz*. Creo que huelgan comentarios, salvo destacar el calificativo “definitiva” referido a la salida. Hace unos años tuve la oportunidad de ser testigo de lo que ocurrió en el archipiélago canario —la auténtica cuna del Descubrimiento por su condición de plataforma inmediata de los alisios frente al viejo *Mare Incognitum*—, en donde Colón fue utilizado como arma arrojada entre algunos sectores de las dos provincias canarias, afortunadamente muy localizados y encubridores de intereses muy concretos.

El caso del segundo viaje, la singladura gaditana por excelencia, es una muestra representativa. Es la aportación más trascendental de Cádiz a la gesta del Descubrimiento por haber sido su puerto de salida. Pero sin negar eso y sin restar un ápice al mérito y la gloria de la ciudad, conviene, no obstante, evitar absurdas exageraciones. De los diecisiete navíos y entre 1.200 y 1.500 hombres, hubo buques y personas de la más diversa procedencia. La flota se armó, según expresa Ballesteros, de lo enviado por Sevilla, Palos, Écija y Jerez de la Frontera y del mismo puerto de Cádiz, donde se había reunido. Y las armas fueron enviadas nada menos que desde la Alhambra de Granada, convertida después de la conquista en un auténtico arsenal⁵⁹. Y en cuanto a los hombres, se sabe que la gran mayoría procedían de la propia Cádiz, Rota, Puerto de Santa María, Sevilla, Moguer, Palos, Lepe, San Juan del Puerto, Huelva, Carta ya, Málaga y Ayamonte. Salvo un reducido número de vizcaínos, italianos, algún extremeño y portugués, y un tonelero mallorquín, puede decirse sin reservas que fue una expedición andaluza, aunque con fuerte predominio de vecinos de todos los puertos onubenses y gaditanos tradicionalmente vinculados a la aventura atlántica⁶⁰.

Por lo que respecta al tercer viaje ocurre otro tanto de lo mismo. Vinculado tradicionalmente a la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, por ser este puerto su punto de partida, se olvida también

⁵⁹ Ballesteros Beretta, Antonio, *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*; Barcelona: Salvat, 1945, vol. II, pp. 159-163.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 168.

con frecuencia que la expedición se aprestó en Sevilla, que la mayor parte de las tripulaciones estaban integradas por paleños o, al menos, por marinería del Tinto-Odiel, y que cinco de las seis carabelas que capitaneaba el Almirante sabemos por los *Libros de Armadas* que eran propiedad de vecinos de Palos⁶¹. Y similar es lo que podemos afirmar de la cuarta singladura colombina: las cuatro naves que formaban la expedición fueron armadas en Sevilla, se detuvieron en Sanlúcar para ser carenadas y nuevamente en Cádiz para ser aprovisionadas antes de zarpar desde la bahía gaditana. El trayecto es sumamente representativo de todo lo que se lleva dicho y rompe ciertamente el esquema de los abanderados de las exclusivas históricas. Por lo que respecta a las tripulaciones, sigue el modelo mixto de las anteriores. Predominan también los andaluces seguidos por los castellanos, pero en este caso abundaron más los vizcaínos y gallegos, y se alistaron más genoveses que en anteriores ocasiones⁶².

Al modelo descrito se ajustan también las expediciones que se organizaron siguiendo los pasos del genovés en los años finales de la centuria y primeros del XVI, y que supusieron la ruptura del monopolio colombino: los bien llamados “*Viajes Andaluces*”⁶³. El de Alonso de Ojeda, Américo Vespucio y Juan de la Cosa (1499-1500) zarpa del Puerto de Santa María; el de Pedro Alonso Niño y Cristóbal Guerra (1499-1500) parte de Palos; el de Vicente Yáñez Pinzón (1499-1500) de la ría del Tinto-Odiel también; el de Diego de Lepe (1499-1500) de Sevilla; y de la misma capital hispalense también los de Rodrigo de Bastidas (1500-1502) y Alonso Vélez de Mendoza, este último de fines del 1500. La serie puede cerrarse convencionalmente en el año 1502 con la más importante flota despachada hasta entonces hacia el Nuevo Mundo: la expedición de Nicolás de Ovando, que zarpa de Sanlúcar de Barrameda.

⁶¹ *Ibid.*, p. 330.

⁶² *Ibid.*, pp. 542 y 543.

⁶³ Así son denominados por Pérez Embid en “Los viajes a Indias en la época de Juan de la Cosa”, *Estudios de Historia Marítima*, p. 221; y también por Morales Padrón en su *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*, pp. 126-135. Este último, frente a la vieja denominación propuesta por Fernández Navarrete de “viajes menores”, afirma: “Estas expediciones, que no son tan menores, proponemos denominarlas de aquí en adelante viajes andaluces, ya que, planeadas y dirigidas por andaluces en su mayoría, partieron todas en barcos andaluces, de las costas de Cádiz y Huelva”, pp. 126 y 127.

Cádiz, Sanlúcar y Sevilla: tres vértices de un espacio geográfico que a partir de 1503 va a ver potenciada su función de zona de proyección de la empresa americana merced a la consolidación *de iure* de una capitalidad económica y marítima que *de facto* venía ejerciendo desde hacía más de una centuria. La creación de la Casa sevillana con sus dependencias en los dos puertos del litoral gaditano no va a hacer más —como bien insiste en ello García-Baquero⁶⁴— que acrecentar en mayor medida dicha función en las próximas centurias como consecuencia del impacto, de la auténtica galvanización, que experimentará dicho espacio —y, en general, toda la Andalucía Occidental— a causa del cada vez más creciente tráfico con el Nuevo Mundo y la regularización del comercio atlántico. Por ello, esa misma capitalidad que ejerció el eje Sevilla-Cádiz durante el siglo XV gracias a su estratégica ubicación con respecto al Norte de Europa, los mercados africanos, el interior de Castilla y el Mediterráneo, experimentará a partir de 1492 una dilatación insospechada merced a la aventura americana. Sevilla y Cádiz estaban, sencillamente, preparadas para ello.

Y esa es la razón también de que sea sólo parcialmente cierta la afirmación de que Sevilla y Cádiz deben su ser y su trayectoria histórica durante la Edad Moderna a la empresa americana. Pues no es menos cierto que toda la Andalucía Occidental tenía ya probada su vocación atlántica antes de 1492. Ubicar la capitalidad comercial y administrativa del nuevo continente en este espacio es más la consecuencia de una tradición que la causa de una función posterior que durará hasta el siglo XVIII. Por lo demás, y como también recuerda el propio García-Baquero, siguiendo en este punto a un estudioso tan autorizado como Pierre Chau⁶⁵, la experiencia de los primeros años demostró pronto que el Golfo de Cádiz era el espacio marítimo adecuado para servir de plataforma de lanzamiento a la nueva empresa indiana por reunir un conjunto de condiciones geotécnicas favorables al máximo para la *construcción* de las rutas atlánticas. Corrientes y vientos propicios en distintas épocas del año hacían de este espacio un enclave único no sólo en la Península Ibérica, sino también en toda Europa, para convertirse en la cabecera comercial y sede administrativa de

⁶⁴ García-Baquero, *op. cit.*, pp. 142 y ss.

⁶⁵ *Ibid.*

las aún ignotas tierras americanas. Y creo que es el momento de las conclusiones.

Primera: en el Golfo de Cádiz a fines del siglo XV se dieron todas las circunstancias propicias para el hecho del Descubrimiento. Todas concurren y confluyen a la hora de explicarnos la gesta de aquel ligur soñador cuyo V Centenario hace unos años pudimos conmemorar: un marco geográfico adecuado, una tradición náutica, unos hombres, unos astilleros, unas naves, unos puertos, una nobleza emprendedora, una tradición mercantil centenaria, un respaldo agrícola y unas buenas comunicaciones con el interior peninsular. Pretender destacar cualquiera de estos factores es, sencillamente, desconocer eso que en Historia denominamos “un hecho histórico”.

Segunda: la tradición marítima y atlántica no se inaugura en el Golfo de Cádiz el 12 de octubre de 1492. Más bien hay que afirmar que el Descubrimiento es la culminación histórica de un largo proceso anterior y la apertura, a su vez, de una nueva etapa de más amplios y dilatados horizontes espaciales. Son dos actos de una misma representación con unidad argumental. Dejemos el estudio de los acontecimientos rupturistas y los hechos singulares y “únicos” —separados, por supuesto, de su contexto histórico— a los grandes sabios de la erudición positivista.

Tercera: es científicamente inadmisibile hoy plantear el tema de 1492 desde el estrecho prisma de las perspectivas provincialistas, a las que tan aficionados eran algunos historiadores que se creían oráculos exclusivos de la voz del pasado local. Frente a ellos, propugnamos la reivindicación del concepto de *espacio geográfico* aplicado al análisis histórico, entendiendo por tal un marco territorial dotado de unidad, con rasgos físicos propios y con unos patrones comunes de comportamiento histórico en el marco de unas estructuras sociales, económicas, administrativas y culturales peculiares que le distinguen de otras áreas.

Y con lo dicho concluyo. Porque si algún acontecimiento realmente grandioso y universal ha protagonizado nuestra tierra fue el de haber hecho posible para el mundo el descubrimiento de un nuevo hemisferio y de unas nuevas culturas. En esta empresa tomaron parte, en torno a un proyecto común, un genovés iluminado y muchos hombres: de Sanlúcar, de Huelva, de Sevilla,

de Cádiz, de Cartaya, de Palos, del Puerto de Santa María, de Rota, de Moguer... Todos se sintieron habitantes de una misma tierra en la que no existían fronteras provinciales y protagonistas de una misma aventura y de una misma ilusión. Quizás fue esa una de las claves del éxito.

Ya en el año 1966, el siempre querido y recordado don Enrique Sánchez Pedrote afirmaba al respecto: *“Muy lejos queremos situar lo investigado y sus conclusiones del estrecho patriotismo de campanario que, por otra parte, no puede serlo en quien tenga mentalidad histórica clara, y sobrepase como es debido la caprichosa división administrativa de reciente cuño y abarque estas benditas tierras de la baja Andalucía con la unidad geopolítica que las caracteriza. La amplia y hermosa curva que tiene por eje central el Gran Río de los musulmanes y por extremos de su gracioso arco la punta de Tarifa y el puerto de Ayamonte, será el abrigo de formidables empresas, y aquí lo gaditano y lo onubense van a fundirse en una entidad geográfica e histórica de índole superior”*⁶⁶.

⁶⁶ Sánchez Pedrote, *op. cit.*, pp. 41 y 42.