

HOMBRES PARA EL ATLÁNTICO: MARINERÍA DE LA COSTA ONUBENSE EN TIEMPOS DE MAGALLANES (c. 1492-1525)

Sergio M. Rodríguez Lorenzo
Centro de Estudios Montañeses
Santander

Desde el año 2018 se vienen celebrando actos conmemorativos del quinto centenario de la primera vuelta al mundo por parte de la armada de Fernando de Magallanes. Aunque las naves parten de Sanlúcar el 20 septiembre de 1519, la capitulación, es decir, el contrato entre el rey Carlos I de Castilla y Magallanes, se firma en Valladolid el 22 de marzo del año anterior¹. Cinco siglos después, desde marzo de 2018, los congresos, conferencias, exposiciones, noticias en los periódicos, entrevistas de radio, documentales, etc., no dejan de sucederse: solo la pandemia de COVID-19 —¡maldito obstáculo!— les ha puesto freno. La intención inicial era que estas celebraciones llegasen, como mínimo, hasta el 8 de septiembre de 2022, fecha de la efeméride de culminación del viaje: ese día de 1522, la nao *Victoria* atracó en el puerto de Sevilla tras haber circunnavegado el planeta, cerca de setenta mil kilómetros de viaje. Si no viviéramos en España ese furor nacionalista de los últimos tiempos —sea del signo que sea—, es probable que los sufrimientos de un puñado de marineros, pasados quinientos años, importasen bastante poco. La Historia, entendida no tanto como las cosas que realmente ocurrieron, sino el modo de contarlas, tiene varias funciones sociales, casi todas determinadas

1 Ramos, Demetrio, *Magallanes en Valladolid. La capitulación*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2019 [ed. orig. 1975], ofrece muchos detalles sobre el contexto histórico en que se desarrolla el proyecto de Magallanes y su socio Ruy Faleiro.

por los intereses de cada presente². Ya nos ha costado más de un disgusto diplomático con Portugal, nación que España sigue despreciando³. Si algo abunda en todo este ciclo de celebraciones históricas es el bombo y platillo, la propaganda —como siempre— en beneficio de unos pocos con el dinero de todos; si algo viene escaseando, son las novedades documentales y la auténtica divulgación con ánimo exclusivo de rigor en los conocimientos. Se sigue repitiendo lo que se conocía desde las décadas de 1920 y 1930, o incluso desde mediados del siglo XIX. Solo algunas palabras y expresiones son nuevas, como por ejemplo «globalización» o «redes globales». Se está produciendo, además, un escamoteo intelectual hacia los verdaderos descubridores de documentos, un puñado de estudiosos que perdieron las pestañas en los archivos y han sido premiados con el olvido y el esquilmo de su esfuerzo. Poco nos acordamos ya de Martín Fernández de Navarrete, de José Toribio Medina o de Pablo Pastells, historiadores señeros de la gesta marítima de Magallanes y su tripulación⁴.

Casi todo en la expedición de Fernando de Magallanes —que como consecuencia imprevista y no deseada culmina en la primera circunnavegación del planeta— fue excepcional⁵. Por ese motivo, resulta poco representativa de

2 A este respecto, un libro interesante es el de Enrique Florescano, *La función social de la historia*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012. El capítulo «Discurso de identidad» (pp. 21-24) toca directamente a lo que vamos diciendo.

3 La polémica, y sus distintas reacciones, se aireó bastante en los *mass-media* españoles. Algunos ejemplos de estas noticias servirán para que el lector pueda continuar tirando del hilo: Ana Olcina, «Portugal niega que quiera “usurpar” la españolidad de la gesta de Magallanes», *Moncloa*, 15 de marzo de 2019; José María Calero, «Carmen Calvo pide a un historiador que certifique que la hazaña de Magallanes y Elcano no fue española», *ABC*, 3 de abril de 2019; Manuel Morales, «España y Portugal firmaron la paz de Magallanes-Elcano», *El País*, 2 de abril de 2019; Aitor Hernández Morales, «Portugal se olvida de Magallanes en su 500 aniversario tras provocar un conflicto diplomático», *El Mundo*, 21 de septiembre de 2019. [De todas existen ediciones digitales en internet fácilmente localizables].

4 Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Tomo IV. Expediciones al Maluco. Viaje de Magallanes y Elcano*, Madrid, Imprenta Nacional, 1837; Medina, José Toribio, *El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus compañeros. Vol. 3. Hernando de Magallanes*, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1920. Pastells, Pablo, *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1920, 2 volúmenes.

5 La bibliografía sobre la expedición de Magallanes es nutrida y no deja de aumentar. Aparte de las obras clásicas de la nota anterior, son de lectura accesible la síntesis de Comellas, José Luis, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Ediciones Rialp, 2019³; y la más decantada por el tiempo (aunque todavía localizable en librerías de viejo) de Melón Ruiz de Gordejuela, Amando, *Magallanes-Elcano o La primera vuelta al mundo*, Zaragoza, Ediciones

lo que eran las acciones habituales en el mundo marítimo castellano de aquella época, las primeras décadas del siglo XVI: ni su financiación, ni el reparto de incentivos económicos a la marinería en forma de espacio para transportar carga (las llamadas quintaladas, tan medievales), ni sus objetivos (exploratorio, diplomático y mercantil) combinados con la larguísima distancia, ni los orígenes geográficos de las tripulaciones de las cinco naves de la armada a la Especiería. Sobre esta última cuestión —la del papel de las distintas comunidades nacionales y, en concreto, la importancia de los marineros onubenses tanto en la armada de Magallanes como en las navegaciones atlánticas del primer cuarto del Quinientos— hablaremos con detalle más adelante y será la materia específica de nuestro análisis. Otros comportamientos, en cambio, sí fueron corrientes, casi se diría que institucionales: el sistema de reclutamiento y la forma mísera en que se recompensa a los supervivientes. Solo a Juan Sebastián Elcano se le retribuyen de algún modo los servicios prestados: un escudo de armas, signo de nobleza, con la leyenda bien conocida de *primus circumdediste me*, y una pensión vitalicia de 500 ducados anuales, que no pudo disfrutar porque estaba asignada a los frutos que diera la nueva y poco lucrativa Casa de la Contratación de la Especiería en La Coruña⁶.

Sin embargo, dos aspectos de la jornada magallánica nos resultan especialmente significativos de lo que fue el proceso de expansión marítima de Castilla desde fines del siglo XV. Primero: la calidad de la construcción naval cantábrica, como quedó demostrado con la nao *Victoria*. Probablemente fabricada en astilleros de Ondárroa (Guipúzcoa)⁷, sin ser nueva cuando inicia la singladura —aunque con las oportunas reparaciones—, no solo resiste el desgaste de tres océanos y tres años de navegación, sino que tras su retorno a Sevilla en septiembre de 1522, y pasados unos meses en que languidece en el puerto sevillano de Las Muelas, se vende en pública subasta al mercader

Luz, 1940, que bien merecería reeditarse.

⁶ Comellas, *La primera vuelta al mundo*, pp. 201-202. Melón y Ruiz de Gordejuela, *Magallanes-Elcano*, pp. 213-214.

⁷ El primer propietario de la nao *Victoria* (antes nombrada *Santa María*) fue un Domingo de Apallúa, vecino de Ondárroa, y resulta más que probable que allí se hubiese fabricado. El precio por el que se adquirió para la armada de Magallanes ascendió a 800 ducados. Declaración de Pedro de Arizmendi, Sevilla, 23 de septiembre de 1518. Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales, leg. 9124, fols. 316r-317r.

genovés Esteban Centurión; todavía realiza al menos un viaje redondo a Santo Domingo más otro nuevamente a La Española, para perderse en el retorno, según nos aclara Gonzalo Fernández de Oviedo, contemporáneo informado de los hechos⁸. Segundo: la pericia técnica y resistencia física de los marineros ibéricos —porque hay que incluir tanto a portugueses como castellanos. Cruzar el Pacífico (mérito náutico de Magallanes) y bojar el Índico a latitudes altas hasta torcer el Cabo de Buena Esperanza (hombrada a cuyo frente estuvo Elcano) pone a los marineros atlánticos de la Península en la cima del arte de la navegación. Es cierto que los marineros de Holanda tuvieron fama posterior de hombres sacrificados, y que los ingleses hicieron de la mar su cama; pero desde el inicio hasta el final, el imperio ultramarino de Castilla se sostiene sobre un grupo de hombres naturales de la propia tierra, cuando pronto las mercancías, y algo más tarde los barcos, van a proceder de lugares ajenos a la Monarquía Católica.

La composición humana de la expedición al mando de Magallanes no será exactamente un fiel reflejo de lo que habían sido, y seguirán siendo, las armadas y flotas atlánticas sobre las que se cimenta la carrera de Indias, el cordón umbilical entre el Viejo y el Nuevo Mundo⁹. Aunque cada flota —y en buena medida cada nave— es siempre una pequeña república internacional (pues en la mar nunca sobran los hombres y es preciso echar mano de quien esté disponible), fueron marineros del litoral atlántico andaluz, en primer lugar, y luego vascos, quienes sostienen el vínculo entre la metrópoli y sus posesiones americanas. En el caso de la jornada a las Molucas, la presencia de extranjeros, es decir, no castellanos ni aragoneses, resulta demasiado elevada para lo que era habitual. De los 241 tripulantes —según la lista más reciente y documentada, la del historiador portugués José Manuel Garcia¹⁰—, al menos 103 han nacido fuera de las coronas de Castilla y Aragón, casi un

⁸ Gil, Juan, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Sevilla, Fundación Cajazol, 2009, p. 309. Fernández de Oviedo, Gonzalo, *Historia general y natural de las Indias*, ed. de Juan Pérez de Tudela Bueso, Madrid, Ediciones Atlas, 1992, tomo V, Libro 50, proemio, p. 306.

⁹ Para una visión sintética y accesible sobre la carrera de Indias, véase Sergio M. Rodríguez Lorenzo, *La carrera de Indias. La ruta, los hombres, las mercancías*, Esles de Cayón, La Huerta Grande-Librería Náutica Robinson, 2015.

¹⁰ Garcia, José Manuel, *Fernão de Magalhães. Herói, traidor ou mito: A história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Barcarena, Manuscrito Editora, 2019, pp. 161-186.

43%. Entre los foráneos, destacan —por orden de importancia— portugueses (34), italianos (24) y franceses (19), aunque también sirvieron griegos, flamencos, alemanes, irlandeses, africanos, un sumatrinero, un inglés y un luso-brasileño. De esta circunstancia excepcional ya eran conscientes tanto el propio Magallanes como los oficiales de la Casa de Contratación; pero no hubo manera de conseguir más naturales de Castilla y las autoridades reales tuvieron que ceder ante la necesidad¹¹. De entre los españoles, solo dos procedían de Aragón, lo que una vez más demuestra que el Atlántico y la carrera de Indias eran asuntos de Castilla. La distribución geográfica de los castellanos sí concuerda más con lo que solían ser las flotas de Indias, no obstante la pequeña distorsión del grupo de burgaleses, solo dos de ellos marineros. Los andaluces (54) suponen el 40% de los castellanos; los vascos (31), el 23%; muy por detrás, gallegos, asturianos, un par de navarros, etc. Dentro del grupo andaluz, los naturales del litoral onubense —entendido en sentido amplio, pues lugares como Trigueros, Gibralfaró o incluso Bollullos del Condado tuvieron en aquella época una clara vocación marítima, por su cercanía a la costa o a los ríos Tinto y Odiel, entonces navegables—; los naturales del litoral onubense, decimos, son 27, lo que significa el 20% de la participación castellana y el 50% de la andaluza. Son cifras muy altas, pero nada diferentes respecto a lo que venía ocurriendo en la navegación del Atlántico medio (muy distinto al norte —con dominio cantábrico— y al sur —apenas trasegado por gentes de Castilla). Doce naturales de Huelva, siete de Palos, dos de Moguer, dos de Trigueros, uno de Bollullos, otro de Lepe y dos de Ayamonte: Francisco de Ayamonte, grumete de la *Trinidad*, hijo de Bartolomé Romero y Leonor Díaz, que tras ser hecho prisionero en Ternate murió a fines de noviembre de 1524 en Malaca¹²; y Martín de Ayamonte, grumete de la *Victoria*, hijo de Fernando Martín y Marina Lorenzo¹³. Martín Fernández de Navarrete, en 1837, añade un Antonio Hernández, natural de Ayamonte, intérprete (o “lengua”, como se decía en la época) y criado de Juan de Cartagena en la nao *San Antonio*¹⁴. También cita a un Luis Alfonso de Gois,

11 Gil, *El exilio portugués en Sevilla*, pp. 275 y siguientes.

12 *Ibidem*, p. 169.

13 García, José Manuel, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 185.

14 Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes... Tomo IV*, p. 17.

sobresaliente de la *Trinidad* que, aunque portugués, registra como vecino de Ayamonte¹⁵. Sin embargo, no menciona a Martín de Ayamonte, el grumete de la *Trinidad* que huye en Timor junto a Bartolomé de Saldaña, criado del capitán de la *Victoria* y tesorero mayor de la armada Luis de Mendoza. Durante mucho tiempo, tras una lectura temprana de la crónica de Pigafetta, supusimos que este Saldaña era también paisano. Demasiada casualidad nos parecía un Martín de Ayamonte con un Saldaña y que no fuesen del mismo sitio. Sin embargo, resultó natural de Palos de la Frontera, no obstante lo ayamontino de su apellido¹⁶. Quizá su madre, Leonor de Saldaña, sí fuese de Ayamonte. Este ejemplo nos avisa de la prudencia que debemos tener con los apellidos a la hora de asignar naturalezas o vecindades.

El caso de Martín de Ayamonte es digno de meditación. Desconocemos casi todo de su vida. Ya somos afortunado de que podamos saber su nombre, el de sus padres, su lugar de origen y un acto rutinario en la trayectoria de un marinero: enrolarse en una nave. Grumete de la *Victoria*, nada sabemos de él hasta que el 5 de febrero de 1522 huye junto al mencionado Saldaña en el puerto de Batutara (isla de Timor). Según la testificación que hace en Malaca el 1 junio de 1522, dulcifica su acción con las palabras «e ali se deixou ficar», se dejó quedar..., con la intención de que uno de los pilotos indígenas que los habían llevado a la isla pudiera conducirlos a las Molucas, «onde ficava um parente», quizá el Francisco de Ayamonte que había permanecido en Tidore, a bordo de la *Trinidad*. Martín cuenta a sus captores portugueses que la *Victoria* debía darle a las bombas una vez cada hora; que se discutía por qué ruta regresar a Castilla¹⁷. La liquidación de su sueldo, «el cual pierde, por haber huido», nos deja evocar una imagen esperanzadora de su fuga:

Martín de Ayamonte, que fue por grumete en la nao *Victoria*, el cual echó a huir de ella después de partido de Maluco, y se fue a nado de noche a la isla

15 *Ibidem*, p. 63. José Manuel García lo hace simplemente «portugués», sin más precisión. Sobresaliente de la *Trinidad*, fue elegido capitán de la *Victoria* tras la muerte de Magallanes. Falleció en la isla de Cebú el primero de mayo de 1521. (García, *Fernão de Magalhães*, p. 180).

16 García, *Fernão de Magalhães*, p. 165. Bartolomé de Saldaña era hijo de Juan de Perera y de Leonor de Saldaña. Como Martín de Ayamonte, huyó en Timor y fue llevado preso a Malaca, donde se le pierde la pista.

17 El testimonio original de Martín de Ayamonte (Fortaleza de Malaca, 1 de junio de 1522), en García, *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 185-189.

de Timor en 5 de febrero de 1522. Venció de sueldo 29 meses y 23 días [...]¹⁸

Una es la idea principal de nuestro estudio: que la auténtica contribución de las tierras costeras de Huelva a la Historia Universal no se reduce a que Palos fuese el puerto de salida del primer viaje de Colón para alcanzar Catay a través del Atlántico, con el subsiguiente comienzo del descubrimiento y colonización de América; ni siquiera lo significativo es que buena parte de los tripulantes de esta primera singladura fuesen naturales —en distinta y desigual proporción— de los pueblos del litoral onubense. La acción ecuménica de esta comarca —denominada en la documentación como el «Condado»— no se limita, pues, a ser *Lugar Colombino*. De hecho, que esto sea así, es consecuencia de una trayectoria marítima vinculada al Atlántico, como mínimo, desde la segunda mitad del siglo XIV. No es casualidad, por ejemplo, que el conocido como «Prenauta» o «Predescubridor» (aquella persona que arriba naufragada a la isla de Porto Santo, una de las Madeiras, y le revela a Colón algunos secretos sobre la situación de tierras al otro lado del Atlántico, así como la ruta más cómoda de regreso); no es casualidad, insistimos, que sea considerado un marinero de Huelva, Alonso Sánchez, al menos por alguien tan enterado de los chismes y rumores de las Indias como fue el Inca Garcilaso de la Vega¹⁹.

No faltan estudios, más o menos extensos, que justiprecian el papel de los marineros onubenses en las flotas y armadas de Indias. Se trata de una labor historiográfica digna de encomio e intentamos dar buena cuenta de ella en la bibliografía consultada. Quizá el único inconveniente que pueda achacarse en algunos casos es la relativa indefinición cronológica a las que a veces se acoge el historiador. Cuando los análisis abordan un periodo de tiempo largo, como todo el siglo XVI, suele ofrecerse una visión que, a nuestros ojos, parece distorsionada: el último tercio del Quinientos brota abigarrado de detalles frente a épocas más tempranas; se pueden combinar cifras suficientes para la tabulación, enriquecer el relato con asuntos íntimos

18 A(rchivo) G(eneral) de I(ndias), Contaduría, leg. 425, N. 1, R. 2, fol. 2r.

19 Garcilaso de la Vega, Inca, *Comentario Reales de los Incas*, ed. de Carlos Aranibar, México, Fondo de Cultura Económica, 2001 [ed. orig. 1609], Lib. I, cap. III, p. 12. Casi todos los argumentos imaginables, sólidos y eruditos a favor de la teoría del *prenauta* pueden encontrarse en Manzano Manzano, Juan, *Colón y su secreto. El predescubrimiento*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica-Agencia Española de Cooperación Internacional, 1989.

que destapan testamentos, almonedas, poderes, declaraciones y todo el conjunto de trámites administrativos que forman los expedientes de bienes de difunto²⁰. Nuestro estudio, que no aspira a tanto, se centra en la etapa que va desde fines del siglo XV hasta, aproximadamente, la expedición en busca de la Especiería de Jofre García de Loaisa (1525-1526). Ese lapso vendría a ser, poco más o menos, el *tiempo* de Magallanes. El conocimiento de esta primera fase de las navegaciones a Indias debe mucho a historiadores como Julio Izquierdo Labrado, Diego Roperó-Regidor, Antonio González Pérez, Antonio Manuel González Díaz y, últimamente, al profesor David González Cruz, cuya función como coordinador de estos esfuerzos es justo agradecer²¹.

Por el contrario, el siglo XV y los primeros decenios del XVI están mal documentados; de «indigence documentaire» califica Chaunu a esta escasez de fuentes²². Demasiados malabares estadísticos serían necesarios para cuantificar la participación de la marinería onubense en la nueva empresa americana, y casi resulta forzoso el *impresionismo* narrativo y analítico. El mundo marino es, además, poco dado a la escritura. Y toda esta falta de fuentes se agrava en el caso de los territorios de señoríos. Los nobles solo ponen afán en conservar sus derechos, sus títulos, aquello que acredite sus propiedades y su alcurnia. El archivo del Duque de Medina Sidonia quizá sea una excepción, pero se va descubriendo con demasiada lentitud. En Simancas, únicamente aparecen retazos cuando se intenta resolver algún conflicto, y en el Archivo de Indias, para la época inicial de la navegación trasatlántica, solo abundan los papeles de las flotas organizadas por el rey, que son las menos numerosas. Los archivos municipales y los protocolos notariales comienzan más tarde o están destruidos, como sucede con Lepe para toda la época moderna. El historiador se mueve entre brumas, las cifras resultan simplemente orientativas, pero ponen de manifiesto un fenómeno

20 A este respecto, son imprescindibles los trabajos de Canterla y Martín de Tovar, Francisco, «Autos de bienes de onubenses fallecidos en la empresa de América en el siglo XVI», *II Jornadas de Andalucía y América: Andalucía y América en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983, vol. I, pp. 227-248; *idem*, «Testamentos de onubenses fallecidos en la empresa de Indias», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 3 (1990), pp. 213-250.

21 Algunos de sus trabajos quedan consignados en notas. Desglosarlos aquí sería contrario a la economía de páginas con la que debemos cumplir.

22 Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Tome VIII_{2,r}. *La conjuncture (1504-1650)*, París, SEVPEN, 1959, p. 53.

indiscutible que se mantiene al menos hasta el siglo XVII. Primero: los oriundos de la costa onubense vienen a representar, poco más o menos, el 20 por ciento de las flotas y armadas de la carrera de Indias²³, y se trata de una cifra notable, a la vista de la debilidad demográfica de la zona²⁴. Segundo: el Condado es una región de reserva: aparte de la numerosa participación habitual, siempre que surge una emergencia o se nota falta de tripulantes por cualquier circunstancia, la Casa de la Contratación encarga reclutas desde Palos hasta Ayamonte²⁵.

No existen leyes de la Historia, pero una constante en el ámbito marítimo es que el litoral con una actividad pesquera de importancia, especialmente si es de altura, puede también sostener un contingente de marineros para la navegación mercante y de guerra. Las costas de Huelva —quizá por la relativa pobreza de muchas de sus tierras, poco aptas para el trigo— lanzan a sus hombres en busca de alimento a la mar: el marinero es en esencia un desterrado. Los pescadores onubenses, desde Ayamonte hasta Moguer, superan pronto el golfo de Cádiz y las costas algarbias para adentrarse hasta el litoral africano, e incluso llegan a Guinea. El Tratado de Alcaçovas de 1479 es un inconveniente para el Condado y, sobre todo, parece perjudicar más a Palos. Huelva le hace la competencia y se convierte en el principal puerto pesquero de la zona, junto a El Puerto de Santa María, en el otro

23 Rodríguez Lorenzo, Sergio M., «La costa de Huelva en la Carrera de Indias (siglos XVI y XVII)», *Revista de historia naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, año 24, núm. 92 (2006), p. 35.

24 Con toda la prudencia que imponen las cuestiones demográficas, no es imposible que el conjunto de localidades costeras (Ayamonte, La Redondela, Lepe, Cartaya, Huelva, Palos y Moguer) sume unos 20.000 habitantes entre fines del siglo XV y primer tercio del XVI, con variaciones notables de un municipio a otro en el transcurso del tiempo. Descontemos mujeres, niños, personas ancianas y los ocupados de continuo en labores agrícolas o artesanales, y comprenderemos que los marineros disponibles eran escasos. No sería la última vez en la historia en la que tantos debieran tanto a tan pocos. Los datos de población los tomamos de Ladero Quesada, Miguel Ángel, *Niebla, de reino a condado*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1992, p. 118.

25 Algunos datos, aunque para el último cuarto del Quinientos, en: González Díaz, Antonio Manuel, «Los puertos del Marquesado de Ayamonte: marineros y emigrantes a Indias (1492-1600)», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 258-265; y Pulido Bueno, Ildelfonso, «Algunas notas sobre los alistamientos de vecinos de Huelva en las armadas de Indias a fines del siglo XVI», *II Jornadas de Andalucía y América: Andalucía y América en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983, vol. I, pp. 151-153.

extremo del Golfo de Cádiz²⁶. Esta pujanza onubense tiene un reflejo, así sea fugaz, en la navegación a Indias: en 1525 se le otorga permiso a una nave de Huelva, de 50 a 80 toneles, para que, sin pasar por Sevilla, abastezca de pescado a Santo Domingo²⁷. Antonio Manuel González Díaz conoce bien este proceso en el caso de Ayamonte, todavía demasiado oscuro para el siglo XV y la primera mitad del XVI, por falta, nuevamente, de documentación²⁸. De cualquier manera, vuelve a cumplirse el corolario: la pesca es la escuela del marino mercante, su semillero.

La potencialidad económica del litoral de Huelva no da para la autosuficiencia, por esa falta de trigo a que hemos aludido, pero sí posee algunos géneros exportables, como el vino y los higos²⁹. Ya se mencionan los vinos de Lepe en los Cuentos de Canterbury, de fines del XIV³⁰, y Wendy Childs da testimonio de varias expediciones mercantes entre Inglaterra y los puertos de Lepe y Huelva a lo largo del XV³¹. El ilustrado Antonio de Capmany, en sus *Memorias históricas* sobre la marina y comercio de Barcelona, dice que hasta su puerto llegaban naves procedentes de Palos, Moguer, Huelva y Ayamonte, a la que, por cierto, sitúa en Portugal³². La vocación ayamontina hacia el Levante es extraordinaria. A lo largo del siglo XV, al menos 89 de sus barcos aportaron a Valencia, cifras incluso superiores a las de Sevilla³³. La

26 Navarro Sainz, José María, «Aspectos económicos de los señoríos de los duques de Medina Sidonia a principios del siglo XVI», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 2 (1988), p. 331.

27 Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Tome VIII. Les structures. Structures géographiques*, París, SEVPEN, 1959, p. 273.

28 González Díaz, Antonio Manuel, *La pesca en Ayamonte durante la Edad Moderna*, Huelva, Universidad de Huelva, 2011.

29 Izquierdo Labrado, Julio, «Análisis demoeconómico de costa de Huelva (1510-1530)», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 2 (1988), pp. 347-358.

30 Chaucer, Geoffrey, *Cuentos de Canterbury*, ed. de Pedro Guardia Massó, Madrid, Ediciones Cátedra, 1987, p. 370. El editor, sin embargo, anota la villa de Lepe como «población gaditana». (*ibidem*, p. 370, n. 11).

31 Childs, Wendy R., *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester, Manchester University Press, 1978, pp. 79, 125, 163, 180, 182, 186, 214, 225.

32 Capmany y de Monpalau, Antonio de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1792, tomo III, p. 224. A Huelva, Palos y Moguer los hace «andaluces» (*ibidem*).

33 Fernández Vial, Ignacio y Guadalupe Fernández Morente, *Los marinos descubridores onubenses*, Huelva, Diputación de Huelva, p. 14.

inercia continúa durante el Quinientos, aunque más pausada: todavía en 1545 siguen atracando naves de Ayamonte en el Grao valenciano³⁴.

Los descubrimientos portugueses no se han contado bien. Fueron pioneros en adentrarse en los circuitos mercantiles del África subsahariana a través de la navegación costera. No en busca de las especias, ni del paso hasta el Índico, del que se desconocía su existencia hasta solo unos años antes de encontrarse en 1487, sino del oro que se concentra y redistribuye en Tombuctú (Malí), el llamado «oro del Sudán». Una mezcla de espíritu mesiánico, aventurero y mercantil dirige las carabelas portuguesas. Ahí están los hitos para demostrarlo: 1415, toma de Ceuta; 1434, Cabo Bojador; 1441, Cabo Branco; 1460, Sierra Leona; 1471, Elmina, ya en pleno golfo guineano³⁵. Pero los portugueses no estaban solos. Casi a la vez que ellos abren las rutas, señores de naos de la costa de Huelva —y muy señaladamente gente de Palos— siguen el mismo derrotero para aprovechar las oportunidades económicas de las nuevas tierras descubiertas: los primeros esclavos, el oro, el marfil, la falsa pimienta o malagueta. Con la marinería palerma de poco sirve la política de siglo de la Casa de Avís; son, de toda Castilla —incluidos los vascos intrépidos—, los únicos que

conocían de antiguo el mar de Guinea, como acostumbrados desde el principio a la guerra, a combatir con los portugueses y a quitarles los esclavos adquiridos a cambio de viles mercancías³⁶.

La segunda mitad del siglo XV es convulsa; los años de guerra entre Castilla y Portugal ponen en riesgo la competencia relativamente pacífica por el mercado africano. La guerra, sin embargo, simplemente transforma al marino mercante en corsario. Si algo da mala fama a las cosas de la mar es que se traspasa fácilmente la frontera entre el negocio voluntario, limpio, pacífico, y el robo más descarado: pirata, corsario, mercader..., en realidad todo a un tiempo, y solo varían las circunstancias. Los actos de piratería y corsarismo

³⁴ Capmany, *Memorias históricas sobre la marina*, tomo IV, p. 51.

³⁵ La mejor aproximación a estas navegaciones y descubrimientos portugueses, en Thomaz, Luís Filipe F. R., *La expansión portuguesa: un prisma de muchas caras*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2016.

³⁶ Palencia, Alonso de, *Crónica de Enrique IV*, ed. de A. Paz y Melia, Madrid, Tipografía de la «Revista de Archivos», 1908, Libro XXVI, capítulo VI, p. 214.

de los onubenses son sonados, no solo entre las víctimas portuguesas, pues también se apresan naves de Sevilla, del Puerto de Santa María, incluso se adentran en el Mediterráneo y atacan la región que va de Baleares a Cataluña³⁷. Pero lo fundamental, para cuando surja el momento americano, es que los marineros de Huelva han perdido el miedo a alejarse de la costa, conocen los circuitos de viento que rigen en el Atlántico; sus pilotos se van introduciendo con soltura en la reciente navegación astronómica, adquieren la paciencia para soportar viajes que se alargan en el tiempo.

No debe sorprendernos que Cristóbal Colón se dirija a Palos cuando huye de Portugal con destino a Castilla en 1485. Las noticias circulaban por los litorales de manera más rápida e intensa de lo que creemos. En San Juan del Puerto tiene a sus cuñados, Briolanja Muniz y Miguel Muliart, con quienes quiere dejar al pequeño Diego para poder moverse con más libertad³⁸. Conoce, además, que Palos es un buen puerto donde comenzar a urdir su proyecto ultramarino: carabelas y tripulantes fajados en la navegación de altura; un líder, Martín Alonso Pinzón, cuya fama se extiende al menos hasta Lisboa; y un fraile franciscano, fray Antonio Marchena, digno astrónomo, que habita a un paso, en el monasterio de Santa María de La Rábida, con contactos en la corte de los reyes Isabel y Fernando. Las negociaciones no serían fáciles, pero las dificultades, como sabemos, fueron allanándose³⁹.

No existe unanimidad en los testimonios coetáneos, ni en la opinión de los historiadores, sobre cuál fue el número exacto de marineros que acompañan a Colón en el primer viaje trasatlántico. Quien más ahínco puso en su estudio fue Alice Bache Gould, que pudo reconocer a 84 tripulantes de

37 Cualquiera de los estudios que han aportado datos sobre el corsarismo y la piratería onubenses palidece ante el trabajo de Jesús Hernández Sande, *Curso y piratería en el reino de Sevilla a fines de la Edad Media*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Huelva, 2019.

38 Acerca de la villa de San Juan de Puerto en el contexto histórico de las primeras navegaciones hacia América, y algunas noticias sobre los cuñados de Colón, véase González Cruz, David, «El puerto de San Juan en tiempos del Descubrimiento de América y la expansión atlántica», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 201-243.

39 Varela, Consuelo, *Cristóbal Colón. Retrato de un hombre*, Madrid, Alianza Editorial, 1992, pp. 146-148.

presencia segura y a 19 de presencia dudosa⁴⁰. Más de la mitad de aquellos marineros eran oriundos del litoral onubense, con preeminencia —histórica y, hasta cierto punto lógica, por el puerto de organización de la flotilla— de los palermos, seguidos de los hombre de Moguer, Huelva, La Redondela, Lepe y Ayamonte (aunque no faltaron vascos, montañeses, andaluces de Sevilla y Córdoba, y algún portugués)⁴¹.

El almirante Cristóbal Colón realiza su segunda travesía y confirma su descubrimiento con una flota de enjundia que sale de Cádiz el 25 de septiembre de 1493. Componen la formación 17 naves, unos 238 hombres de mar y en torno a mil doscientos colonos con diversos oficios. Inexistente el rol de la empresa, son muchos los participantes de los que poco o nada se conoce. Aun así, los datos disponibles relativos al origen geográfico de la marinería siempre apuntan a una actuación abundante de las gentes del Condado: al menos, cinco maestros de Palos y uno de Moguer, así como dos palermos que simultanean los oficios de maestro y piloto, y un moguereno que hace lo mismo: en total, nueve maestros. Aparte, sabemos de otros dos pilotos avecindados en Palos. Del resto de tripulantes, un mínimo de trece palermos, diez de Moguer, cuatro de Huelva, dos de Cartaya, uno de Lepe y otro de Ayamonte, de nombre Sebastián, marinero en la carabela *San Juan* y que participó en la exploración de Cuba y Jamaica⁴².

A partir del tercer viaje colombino, en 1498, casi todo se tuerce para el Almirante. Su problemática gobernación en La Española, la indeterminación de sus promesas de tierras asiáticas y el convencimiento de los Reyes Católicos de que los privilegios otorgados a Colón eran un estorbo, provocó que se abriera la mano a nuevas iniciativas. Los denominados viajes andaluces vienen a reafirmar la vitalidad marítima y empresarial de las tripulaciones del litoral onubense. Quien realmente descubre Brasil es Vicente Yáñez Pinzón,

40 Gould, Alicia B., *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1984 [ed. orig. 1924-1973].

41 Un buen extracto de la participación onubense en, Fernández Vial y Fernández Morente, *Los marineros descubridores*, p. 28.

42 León Guerrero, María Monserrat, «Pasajeros del segundo viaje de Cristóbal Colón», *Revista de estudios colombinos*, Valladolid, Universidad de Valladolid, núm. 3 (2007), pp. 29-60.

que desde Palos organiza en 1499 una expedición con cuatro naves en las que van marineros de la zona, entre otros los pilotos Juan Quintero Príncipe y Juan de Umbría, que años más tarde acompañaron a Pedrarias Dávila hasta el Darién⁴³. Simultáneamente, Diego de Lepe, también palermo, prepara otra jornada que, como si fuese una carrera de relevos, sigue casi la misma ruta que su paisano Pinzón⁴⁴. Ambas empresas resultan un fracaso económico, pero el acervo geográfico que acumulan, en forma de mapas y mediciones, les proporciona el favor de los Reyes Católicos frente a los acreedores que exigen sus deudas⁴⁵. En cierto sentido, el año 1499 fue una especie de *annus mirabilis* para la trayectoria expedicionaria de las comunidades marítimas del Tinto. En el transcurso de su tercer viaje, Colón descubre la riqueza perlífera de las islas situadas frente a la costa de Paria (Venezuela): La Margarita, Cubagua. No quiso el Almirante detenerse mucho para no provocar la codicia de su tripulación y mantener en relativo secreto el descubrimiento, nos relata Fernández de Oviedo. Pero, continúa narrando, «como en los marineros hay poco secreto», cuando algunos de aquellos regresaron a España, dieron la noticia «en la villa de Palos, de donde a la sazón eran los más de estos marineros que andaban en estas parte»⁴⁶. También se supo en Moguer y fue la oportunidad para que Pero Alonso Niño organizase una expedición asociado con el trianero Cristóbal Guerra. Zaparon de Palos a fines de mayo de 1499 con una carabela de unas 50 toneladas y 33 marineros, muchos de ellos de Moguer y Palos. Como refiere Diego Roperio-Regidor, «esta expedición le daría fama y los mayores disgustos a Niño». Rescataron en Margarita, Cumaná y la zona de Curiana una buena cantidad de perlas a cambio de baratijas; también oro, esmeraldas y palo brasil. De regreso, arribaron a Bayona de Galicia. Allí, una discusión entre los socios y el descontento de la marinería por el reparto del botín provocaron la intervención del gobernador. Se acusó a Pero Alonso Niño de no pagar el quinto real y de esconder bastante de las perlas

43 Muchos detalles de esta expedición, y una propuesta para el lugar exacto de llegada en la costa brasileña, en: Izquierdo Labrado, Julio, «El descubrimiento del Brasil por Vicente Yáñez Pinzón: el Cabo de Santo Agostinho», *Huelva en su historia*, Huelva, Universidad de Huelva, 2.ª época, vol. 10 (2003), pp. 71-94.

44 Fernández Vial y Fernández Morente, *Los marinos descubridores*, pp. 82-85.

45 Ramos, Demetrio, *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Valladolid, Universidad de Valladolid, pp. 132-136.

46 Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias*, tomo II, Libro XIX, capítulo I, p. 191.

que traía. Tras zanjarse el pleito con el abono de lo debido, Niño regresa a Moguer, exculpado, pero con la merma de la confianza real. Esa pérdida del crédito quedó de manifiesto en la flota de Ovando, donde solo se le enrola como piloto de resguardo, cuando era uno de los marinos más hábiles de su generación⁴⁷.

La armada colonizadora de Nicolás de Ovando que navegó rumbo a La Española entre febrero y abril de 1502, fue «la más espléndida flota que jamás había zarpado hacia las Indias»⁴⁸. Resulta, además, decisiva para consolidar la presencia castellana en el Nuevo Mundo. Estaba compuesta por 32 naves, casi todas carabelas⁴⁹. Se desconoce el número exacto de tripulantes, aunque un cálculo bien orientado los sitúa en torno a los 450 hombres de mar, o poco más⁵⁰. Los colonos-pasajeros (incluido el propio gobernador Ovando y sus oficiales) se estiman en unos mil doscientos⁵¹. Como en el segundo viaje colombino, casi una década atrás, las gentes del Tinto y el Odiel mantienen su presencia vigorosa en los barcos que trasiegan el Atlántico para comunicar las tierras del Nuevo Mundo. Salvo de una nave, conocemos la propiedad o el maestraje de las treinta y una restantes. Los datos no dejan lugar a dudas: de las cuatro naos, dos son de vecinos de Palos (y las otras dos, de maestros vascos); de las veintiocho carabelas, dieciocho pertenecen a maestros avecindados en Palos; dos, a lugareños de Huelva; y dos, a vecinos de Moguer⁵². Poco sabemos, sin embargo, de los lugares de origen concretos de la marinería. De quienes sí disponemos de información, confirman la participación onubense —y el dominio palermo— en las flotas de Indias. Es el caso, por ejemplo, de Francisco Carrillo, vecino de Palos, que sirve como piloto en la nao *Santa Clara* y llega a ser, hacia 1510, tenedor de bienes

47 Ropero-Regidor, Diego, «La aportación de Moguer al Descubrimiento: sus hombres de mar, el monasterio de Santa Clara y la familia Niño», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 158-160.

48 Morales Padrón, Francisco, *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Madrid, Editora Nacional, 1981⁴, p. 149.

49 Mira Caballos, Esteban, *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502*, Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014, p. 49 y siguientes.

50 *Ibidem*, p. 107.

51 *Ibidem*, p. 119.

52 *Ibidem*, pp. 367-369.

del mercader Alonso de la Barrera⁵³. O el marinero Juan de Jerez, vecino de Moguer, que había servido como marinero en dos viajes colombinos y la expedición de Vicente Yáñez Pinzón entre 1499 y 1500; llegó a maestre en 1509 y casi con seguridad acaba asentándose en Santo Domingo, pues en 1514 recibió un pequeño reparto de indios⁵⁴.

Obnubilada por el mito colombino (y luego por el cortesiano, pizarrista, etc.), la historiografía apenas se ha percatado de que las huestes de conquista tenían en muchos casos un componente marítimo ineludible. El transporte hasta las zonas de entrada debía hacerse en barco, a veces desde la Península, otras desde Santo Domingo, pero en muchos casos los tripulantes de esas naves de conquista son del Condado. ¿Podemos olvidar, por ejemplo, que el piloto de Cortés es Antón de Alaminos, natural de Palos, considerado el mejor piloto de las Indias en la década de 1510, descubridor de la Corriente del Golfo en 1513 durante la expedición a Florida de Juan Ponce de León?⁵⁵ Se trata únicamente del caso más conocido.

Tras el descubrimiento del Pacífico por Balboa el 25 de octubre de 1513, las expectativas castellanas sobre las Indias recobran su significado; de nuevo surge la esperanza de llegar a Asia por el oeste, el plan original de Colón. Una armada colonizadora, al mando de Pedrarias Dávila, ya había comenzado a organizarse en Sevilla a fines de mayo de 1513 con destino a las tierras de Panamá, a la denominada Castilla del Oro. Las noticias fabulosas de la riqueza aurífera del Darién la habían propiciado. Sería la tercera gran expedición hacia el Nuevo Mundo, después de la del segundo viaje colombino en 1493 y la armada de Nicolás de Ovando en 1502, ambas con destino a La Española. Y como las anteriores, la base de las tripulaciones y la propiedad de las naves proceden de la costa de Huelva. De los 31 oficiales mayores (maestres, pilotos y contra maestres), 17 son oriundos del Condado; de entre la marinería (195 marineros, grumetes y pajes en total), 70 son onubenses.

53 *Ibidem*, p. 267.

54 *Ibidem*, p. 293.

55 Varela Marcos, Jesús, «Antón de Alaminos: el piloto del Caribe», *Congreso de Historia del Descubrimiento, 1492-1556*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1992, vol. 2, pp. 49-144.

Como tantas otras veces, el dominio es de Palos; le siguen Moguer, Huelva; participan dos cartayeros y sabemos, seguro, que un natural de Ayamonte, Juan Pérez, es marinero en la carabela *Santa Catalina*, del maestre Alonso Quintero, con un sueldo de 900 maravedís mensuales⁵⁶.

En 1514, Juan Díaz de Solís (posiblemente portugués y por eso se explique su experiencia náutica en el Índico) organiza desde Lepe una expedición que, compuesta por tres pequeñas carabelas y unos setenta marineros, recorre toda la costa brasileña y descubre el estuario del Río de la Plata, donde perece a manos de los indígenas y luego es asado y deglutido. El objetivo era «ir a las espaldas donde ahora está Pedrarias [...] y de allí adelante ir descubriendo por las dichas espaldas de Castilla del Oro»⁵⁷, es decir, buscar el paso hacia la Mar del Sur que años más tarde lograría la armada de Magallanes. Se trataba de una operación encubierta que no debía levantar sospechas en la corte de Portugal. Aunque Fernando el Católico contribuye con 4000 ducados, Juan Díaz de Solís debe esparcir la noticia de que la expedición es asunto particular y todo va a costa suya, de sus hermanos y gente; que el rey sólo concede la licencia y ayuda con unas armas para las naves⁵⁸. Que esta armadilla de exploración se organizase en Lepe, tenía que ver con el ambiente de disimulo en que todo había de desarrollarse. Díaz de Solís, casado con la lepera Ana de Torres, también está avvicinado en la villa, no obstante que suele hacer vida fuera, pues desde 1512 es Piloto Mayor de la Casa de la Contratación. También tiene en Lepe parentela política —los hermanos de Ana— y conocidos que se dedican a la mar⁵⁹. Las exigencias de la empresa en naves y tripulación son fácilmente solventables en la comarca. Todo parece elaborado para no despertar sospechas en los vecinos portugueses. Desconocemos todavía el rol de esa armada, ¿pero no

56 Mena García, María del Carmen, *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, pp. 133-139 y 162.

57 Asiento entre el Rey y Juan Díaz de Solís, Mansilla, 24 de noviembre de 1514. Museo Mitre, *Archivo colonial*, Buenos Aires, Imprenta Rodríguez Giles, 1914, tomo I, pp. 11-13.

58 Instrucción del Rey para el viaje de Juan Díaz de Solís, Mansilla, 24 de noviembre de 1514, *Ibidem*, tomo I, pp. 14-16.

59 Sobre la vida y navegaciones de Juan Díaz de Solís, quizá el mejor resumen lo realice Rubio, Julián María, *Exploración y conquista del Río de la Plata, siglos XVI y XVII*, Barcelona-Buenos Aires, Salvat Editores, 1942, pp. 1-34.

estaría llena de leperos y gente de la zona? Por los datos disponibles, exigüos, conocemos el nombre de los tres pilotos: Francisco de Torres, vecino de Lepe y cuñado de Díaz de Solís; un Juan de Lisboa, quizá portugués, aunque vecindado en Lepe, donde ya estaba afincado en 1511; y Rodrigo Álvarez, de Cartaya. Uno de los maestros, Diego García, es vecino de Moguer⁶⁰, quien, pasados los años, participará en navegaciones por el Río de la Plata, subirá por el Uruguay y el Paraná; estuvo en la primera fundación de Buenos Aires; y ya muy mayor recorrerá el Índico en navíos portugueses, donde realiza varios descubrimientos de islas, como el archipiélago de Chagos, al sur de las Maldivas⁶¹.

¿Dónde poner el límite? Estas gentes del Condado, tan vinculadas al medio marino, lo mismo espumaron los mares de Indias como hollaron sus sierras y selvas. Hubo, también, experiencias anfibia y fluviales. Entre los hombres que acompañan a Francisco de Orellana en la primera navegación por el Amazonas, se encuentran los palermos Pedro Domínguez, Andrés Martín y Alonso Bermúdez; Juan Bueno, Ginés Hernández, Andrés Durán y Alonso Esteban, los cuatro naturales de Moguer; y el ayamontino Juan de Palacios⁶². Estamos en el año 1542, y lejos quedan Magallanes, Elcano y sus compañeros.

Estas navegaciones, en buena medida caribeñas, contribuyen a crear el imperio castellano en América; luego hay que sostenerlo, y ese es el papel de la carrera de Indias: unir ambas orillas del Atlántico. Aunque se inicia en 1495, tras la armada colonizadora del segundo viaje colombino, no será hasta la creación de la Casa de la Contratación en 1503 cuando el sistema marítimo-mercantil de la Carrera vaya adquiriendo forma. Entre 1504 y 1526 hacen la ruta unas doscientas naves distintas, casi todas carabelas y naos de menos de 150 toneladas⁶³. El historiador siempre acaba enfrentándose

60 Madero, Eduardo, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, Imprenta de «La Nación», 1892, tomo I, p. 17.

61 Fernández Vial y Fernández Morente, *Los marinos descubridores*, pp. 123-126.

62 Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias*, tomo V, Libro XLIX, capítulo II, p. 238.

63 Chauvu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Tome II. Le trafic, de 1504 a 1560*, París, SEVPEN, 1955, pp. 6-173.

con el problema de las magnitudes. ¿Son pocos o muchos estos barcos? Diremos que supuso una presión sobre la oferta de vasos, pues siempre hay que tener en cuenta que el tráfico de Indias, por importante que fuese en términos cualitativos, era minoritario comparado con el de carácter nacional o comarcal. El comercio con la costa de Cádiz, el Mediterráneo, Galicia, Canarias y el africano, continuó existiendo. De hecho, los astilleros de la costa de Huelva no son suficientes para tanta demanda de barcos y cada vez se observa mayor número de naves cantábricas, incluso portuguesas, pese a las leyes que lo prohíben. Hemos localizado más de 60 maestros o señores de naos, es decir, la cúspide de la compañía marítima que entonces constituye un barco en su sentido institucional, procedentes de Palos, Moguer, Huelva, Lepe, Cartaya, Ayamonte, Trigueros. Doscientas naves, sesenta maestros: una proporción importante. Algo menos de trescientos marineros, grumetes, pajes, contra maestros, calafates, etc. Siempre domina, en cuanto a su número, Palos; destaca la escasa presencia de Cartaya (con muy buenas tierras de cultivo, le oímos una vez a un lepero en un autobús de Damas). Incluso lugares pequeños, como La Redondela, tienen hombres que sirven en las naves de la ruta trasatlántica⁶⁴. Por supuesto, serían mucho más, pero insistimos en la indigencia documental del periodo. Tampoco se consigna siempre en los testimonios la naturaleza ni la vecindad. Ni, como hemos visto, podemos fiarnos de los apellidos. Sin duda estamos en la *hora* de Palos, que va apagándose hacia la década de 1530 por falta de recursos humanos: los naufragios y la emigración hacia el emporio hispalense hacen mella⁶⁵. Todavía no se vislumbra el poder que llegará a tener Ayamonte a partir de la segunda

64 *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, Sevilla, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 1930-2004, volúmenes I al IX. Ladero Quesada, Miguel Ángel, *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, Editorial Dykinson, 2008. Colón de Carvajal, Anunciada (dir.), *La herencia de Colón. Estudio y colección documental de los mal llamados pleitos colombinos (1492-1541)*, Madrid, Fundación Mapfre-CSIC, 2015, 4 volúmenes (especialmente el tomo IV). Lacueva Muñoz, Jaime J., *Comerciantes de Sevilla. Regesto de documentos notariales del Fondo Enrique Otte. Volumen II (1501-1507), Volumen III (1508-1509) y Volumen IV (1510-1511)*, Valparaíso, Universidad de Valparaíso, 2016.

65 Izquierdo Labrado, Julio, «La emigración palerma a América», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 1 (1986), pp. 295-296; idem, «Palos y la comunidad franciscana de la Rábida en la época del Descubrimiento de América», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 69-74.

mitad del siglo XVI y, sobre todo, su dominio sobre el pilotaje en la Carrera de Indias (fenómeno, por cierto, que está por analizar con detenimiento)⁶⁶.

Existe otro obstáculo —aparte de la escasez documental más de una vez aludida— difícilmente salvable por la actitud de los ciudadanos y las autoridades ante el conocimiento histórico: las informaciones más abundantes sobre la marinería carecen de todo componente épico y —perdonen el palabro— «efemerizable»; no son tampoco entretenidas. La labor de esta gente de mar sostiene la carrera de Indias; el Imperio depende de ellos sin recompensarlos; los grandes comerciantes no saben agradecer lo que sus fortunas les debe; esa primera globalización donde todo se conecta, se enreda, está en deuda con los olvidados marineros de Huelva. Pero ¿cómo contarlos?, ¿cómo hacerlos intrépidos y aventureros, cuando en realidad eran muy conservadores, como conservadora y repetitiva fue durante siglos la vida en el mar? Las instituciones consuetudinarias de la Baja Edad Media vinculadas al mundo marítimo se mantienen hasta el siglo XIX sin apenas modificaciones. Solo la técnica náutica fue variando poco a poco, así como los prototipos navales.

El 9 de abril de 1505, Pablo Martín, marinero, vecino de la villa de Moguer, declara haber recibido de Pedro de Alanís, vecino de Marchena, una burra blanca, de 4 años, que se obliga a llevar a las Indias en la nao de García López Cansino y allí venderla, compartiendo las ganancias por mitad, descontados el precio del animal y los gastos en que incurriese antes de la venta⁶⁷. El 4 de noviembre de 1505, Francisco Guillén, vecino de Santo Domingo en La Española, hace una compañía con Francisco Pérez, vecino de Palos, para comprar un navío y explotarlo en un viaje a Indias⁶⁸. En 1509, Pedro Grande, vecino de Moguer, maestro de la nao *Santiago*, se obliga a

66 El estudio que mejor refleja esta basculación de la zona oriental del litoral onubense hacia la parte occidental es el de Prieto Moreno, Manuela, «Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI», *Actas de las I Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Universidad Santa María de La Rábida, 1981, vol. I, pp. 263-268. Las cifras de pilotos de Ayamonte en la carrera de Indias, en Borrego Pla, María del Carmen, «La Casa de la Contratación y Huelva: facultación de tripulaciones a Indias hasta 1700», *Actas de las XI Jornadas de Historia y América: Huelva y América*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1993, vol. I, pp. 39-66.

67 *Catálogo de los fondos americanos*, tomo V, p. 11-12, asiento 18.

68 *Catálogo de los fondos americanos*, tomo I, p. 27, asiento 61.

pagar al sevillano Juan de Ballesteros 50 ducados por lo que le ha prestado para el «fornecimiento y despacho» de su nao⁶⁹. En 1510, Diego Ojuelos, marinero, vecino de Huelva, junto a García Camacho, de Triana, se obligan a pagar al maestro Diego Rodríguez Pepino 2250 maravedís que le prestó al onubense, y cuya devolución se efectuaría en Santo Domingo⁷⁰. El mismo año, Antón Gallardo, vecino de Lepe, maestro de la nao *Santa María de la Bella*, fleta su nave al mercader burgalés Francisco de Villegas para que cargue 40 toneladas de mercancías con destino a Santo Domingo⁷¹. El 9 de octubre de 1525, Francisco Martín Codo, vecino de Cartaya, señor y maestro de la nao *La Concepción*, se obliga a pagar, junto a su piloto, el trianero Juan Bautista, 27.750 maravedís a los mercaderes Vasco Rodríguez y Gómez Hurtado, por otros tantos que le habían prestado para el abastecimiento y despacho de la nave, cuyo destino era Santo Domingo previa escala en San Juan de Puerto Rico⁷². El 15 de octubre de 1527, Diego Gil, marinero de Lepe, se obliga a pagar al sevillano Cristóbal de Angulo cinco pesos y cuatro tomines de oro, del valor de unas ropas que le había comprado; la deuda iba a riesgo del acreedor hasta concluirse el viaje en la isla de Cubagua⁷³. ¿Celebraremos alguna vez no sé qué aniversario de estas vidas mínimas?

A espaldas de las alharacas y oropeles, eso que llamamos globalización —la base, al parecer, del mundo moderno— se sostuvo desde el principio sobre el esfuerzo de estas tripulaciones, personas que hoy son únicamente briznas de recuerdos: cuando en el mundo los atunes eran grandes y los hombres, pequeños.

69 *Catálogo de los fondos americanos*, tomo IV, p. 5, asiento 15.

70 *Ibidem*, p. 17, asiento 59.

71 *Ibidem*, p. 18, asiento 63.

72 *Catálogo de los fondos americanos*, tomo V, p. 248, asiento 798.

73 *Catálogo de los fondos americanos*, tomo VI, p. 84, asiento 323.

Bibliografía.

Borrego Pla, María del Carmen, «La Casa de la Contratación y Huelva: facultación de tripulaciones a Indias hasta 1700», *Actas de las XI Jornadas de Historia y América: Huelva y América*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1993, vol. I, pp. 39-66.

Canterla y Martín de Tovar, Francisco, «Autos de bienes de onubenses fallecidos en la empresa de América en el siglo XVI», *II Jornadas de Andalucía y América: Andalucía y América en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983, vol. I, pp. 227-248.

Canterla y Martín de Tovar, Francisco, «Testamentos de onubenses fallecidos en la empresa de Indias», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 3 (1990), pp. 213-250.

Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla, Sevilla, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 1930-2004, volúmenes I al IX.

Chaucer, Geoffrey, *Cuentos de Canterbury*, ed. de Pedro Guardia Massó, Madrid, Ediciones Cátedra, 1987.

Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Tome II. Le trafic, de 1504 a 1560*, París, SEVPEN, 1955.

Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Tome VIII₁. Les structures. Structures géographiques*, París, SEVPEN, 1959.

Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique (1504-1650). Tome VIII_{2,1}. La conjuncture (1504-1650)*, París, SEVPEN, 1959.

Childs, Wendy R., *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester, Manchester University Press, 1978.

Colón de Carvajal, Anunciada (dir.), *La herencia de Colón. Estudio y colección documental de los mal llamados pleitos colombinos (1492-1541)*, Madrid, Fundación Mapfre-CSIC, 2015, 4 volúmenes.

Comellas, José Luis, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Ediciones Rialp, 2019³.

Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que realizaron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Tomo IV. Expediciones al Maluco. Viaje de Magallanes y Elcano*, Madrid, Imprenta Nacional, 1837.

Fernández de Oviedo, Gonzalo, *Historia general y natural de las Indias*, ed. de Juan Pérez de Tudela Bueso, Madrid, Ediciones Atlas, 1992.

Fernández Vial, Ignacio y Guadalupe Fernández Morente, *Los marinos descubridores onubenses*, Huelva, Diputación de Huelva, 2004.

Florescano, Enrique, *La función social de la historia*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012.

Garcia, José Manuel, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007.

Garcia, José Manuel, *Fernão de Magalhães. Héroi, traidor ou mito: A história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Barcarena, Manuscrito Editora, 2019.

Garcilaso de la Vega, Inca, *Comentarios Reales de los Incas*, ed. de Carlos Aranibar, México, Fondo de Cultura Económica, 2004, 2 tomos [ed. orig. 1609].

Gil, Juan, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Sevilla, Fundación Cajasol, 2009.

González Cruz, David, «El puerto de San Juan en tiempos del Descubrimiento

de América y la expansión atlántica», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 201-243.

González Díaz, Antonio Manuel, *La pesca en Ayamonte durante la Edad Moderna*, Huelva, Universidad de Huelva, 2011.

González Díaz, Antonio Manuel, «Los puertos del Marquesado de Ayamonte: marineros y emigrantes a Indias (1492-1600)», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 245-266.

Gould, Alicia B., *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1984 [ed. orig. 1924-1973].

Hernández Sande, Jesús, *Curso y piratería en el reino de Sevilla a fines de la Edad Media*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Huelva, 2019.

Izquierdo Labrado, Julio, «La emigración palerma a América», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 1 (1986), pp. 285-301.

Izquierdo Labrado, Julio, «Análisis demoeconómico de la costa de Huelva (1510-1530)», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 2 (1988), pp. 347-358.

Izquierdo Labrado, Julio, «El descubrimiento del Brasil por Vicente Yáñez Pinzón: el Cabo de Santo Agostinho», *Huelva en su historia*, Huelva, Universidad de Huelva, 2.^a época, vol. 10 (2003), pp. 71-94.

Izquierdo Labrado, Julio, «Palos y la comunidad franciscana de la Rábida en la época del Descubrimiento de América», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 47-74.

Lacueva Muñoz, Jaime J., *Comerciantes de Sevilla. Regesto de documentos notariales del Fondo Enrique Otte*. Volumen II (1501-1507), Volumen III (1508-1509) y Volumen IV (1510-1511), Valparaíso, Universidad de Valparaíso, 2016.

Ladero Quesada, Miguel Ángel, *Niebla, de reino a condado. Noticias sobre el Algarbe andaluz en la Baja Edad Media*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1992.

Ladero Quesada, Miguel Ángel, *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*, Madrid, Editorial Dykinson, 2008.

León Guerrero, María Monserrat, «Pasajeros del segundo viaje de Cristóbal Colón», *Revista de estudios colombinos*, Valladolid, Universidad de Valladolid, núm. 3 (2007), pp. 29-60.

Manzano Manzano, Juan, *Colón y su secreto. El predescubrimiento*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica-Agencia Estatal de Cooperación Internacional, 1989.

Melón y Ruiz de Gordejuela, Amando, *Magallanes-Elcano o La primera vuelta al mundo*, Zaragoza, Ediciones Luz, 1940.

Mena García, María del Carmen, *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998.

Mira Caballos, Esteban, *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502*, Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014.

Morales Padrón, Francisco, *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Madrid, Editora Nacional, 1981⁴.

Museo Mitre, *Archivo colonial*, Buenos Aires, Imprenta Rodríguez Giles, 1914, tomo I.

Navarro Sainz, José María, «Aspectos económicos de los señoríos de los duques de Medina Sidonia a principios del siglo XVI», *Huelva en su historia*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, núm. 2 (1988), pp. 319-345.

Palencia, Alonso de, *Crónica de Enrique IV*, ed. de A. Paz y Melia, Madrid, Tipografía de la «Revista de Archivos», 1909, tomo IV.

Prieto Moreno, Manuela, «Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI», *Actas de las I Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Universidad Santa María de La Rábida, 1981, vol. I, pp. 263-268.

Ropero-Regidor, Diego, «La aportación de Moguer al Descubrimiento: sus hombres de mar, el monasterio de Santa Clara y la familia Niño», González Cruz, David (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex Ediciones, 2012, pp. 127-164.

Rubio, Julián María, *Exploración y conquista del Río de la Plata. Siglos XVI y XVII*, Barcelona-Buenos Aires, Salvat Editores, 1942.

Thomaz, Luís Filipe F. R., *La expansión portuguesa: un prisma de muchas caras*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2016.

Varela, Consuelo, *Cristóbal Colón. Retrato de un hombre*, Madrid, Alianza Editorial, 1992.

Varela Marcos, Jesús, «Antón de Alaminos: el piloto del Caribe», *Congreso de Historia del Descubrimiento, 1492-1556*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1992, vol. 2, pp. 49-144.