

INTRODUCCIÓN: ENTRE PUERTOS, ASTILLEROS Y FUENTES HISTÓRICAS EN LOS DOMINIOS DE LAS MONARQUÍAS IBÉRICAS EN LOS INICIOS DE LA MODERNIDAD

DAVID GONZÁLEZ CRUZ
Universidad de Huelva

Sin duda, por el océano Atlántico y el mar Mediterráneo navegaron a fines del medievo y principios de la Edad Moderna los marinos que inauguraron la denominada «era de los descubrimientos». La experiencia obtenida en sus aguas, la práctica continua con tecnología naval y el avance en las técnicas constructivas fueron los ingredientes que posibilitaron la forja de hombres con la destreza marinera de los hermanos Pinzón o de los Niño o, en su caso, de promotores y gestores de expediciones ultramarinas como Cristóbal Colón.¹ Precisamente, la trayectoria vital de Martín Alonso —el codescubridor de América en su condición de capitán de la carabela *Pinta*— lo constituye en uno de los prototipos más representativos de la conexión entre ambos espacios marítimos; no en vano, su pericia en el manejo de los barcos y de sus tripulaciones fue el resultado del tráfico mercantil que practicó con la península italiana, de sus viajes a los puertos flamencos o de sus empresas en el litoral atlántico-africano. En este marco, no es una casualidad, evidentemente, que Colón tuviera que esperar, antes de partir hacia las Indias, al mayor de los Pinzón, quien regresaría de Roma tras haber llevado un carga-

¹ Respecto a esta experiencia marítima de los protagonistas del descubrimiento de América puede verse con más detalle dos obras publicadas con anterioridad: GONZÁLEZ CRUZ, David (coord.). *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex, 2012, 418 págs. GONZÁLEZ CRUZ, D. (dir.), *Versiones, propaganda y repercusiones del descubrimiento de América: Colón, los Pinzón y los Niño*, Madrid, Sílex, 2016, 429 págs.

mento de sardinas;² desde luego, es sintomático que un hecho tan relevante en la historia de la humanidad como el descubrimiento del «Nuevo Mundo» estuviese pendiente de algo tan cotidiano en el litoral bajoandaluz como la comercialización en las rutas mediterráneas de un producto pesquero capturado en las aguas atlánticas. Pero, entre sus contemporáneos, no solo obtuvo la consideración de «hombre sabio en el arte de la mar» por sus navegaciones en el Mediterráneo, sino que a esta cualificación llegaría además como consecuencia de sus habituales viajes atlánticos con destino a las islas Canarias, los puertos portugueses y flamencos³ y, muy probablemente, a Madeira⁴ y a las costas de Guinea frecuentadas por los marinos de Palos, según las referencias aportadas por el cronista Alonso de Palencia.⁵ Con todo, a estas habilidades náuticas de Martín Alonso y de la marinería andaluza no era ajeno el aprendizaje de determinadas maniobras de navegabilidad en las peligrosas actividades corsarias y piráticas que se practicaban en el *Mare Nostrum* y en el océano Atlántico, ya fuera en su condición de actores activos o, en su caso, de perjudicados por las actuaciones de otras tripulaciones o, incluso, de ambas posibilidades a la vez. De esto último sirva como muestra el hecho de

² Ciertamente, las transacciones mercantiles de sardinas fueron el motivo de algunas navegaciones realizadas por Martín Alonso desde el Atlántico al Mediterráneo, según informaba Francisco Medel —vecino y regidor de la villa de Huelva— en los denominados pleitos colombinos: «...este testigo sabe quel dicho Martín Alonso Pi(n)çón fue a Roma una o dos vezes con un barco cargado de sardina». Por su parte, del testimonio de Pedro Alonso Ambrosio —vecino de Palos— se desprende que el Almirante debió aguardar el regreso del palermo desde tierras italianas con el fin de negociar con él la preparación de la Armada descubridora: «... sabe e vido e conosció al dicho Martín Alonso Pinçón que hera onbre sabio en el arte de la mar e navegación y era piloto [...] e quel dicho Martín Alonso Pinçón fue a su costa a Roma en su barco cargado de sardinas e ansi fue [...], venido el dicho Martín Alonso Pinçón de Roma con el dicho rrecabdo el dicho almirante Colón se vino a su casa a la villa de Palos e habló con el dicho Martín Alonso e allí se informó dél e ystruyó dél de la dicha navegación e le dio los avisos nesçesarios para descubrir de las dichas Yndias...». MURO OREJÓN, Antonio (ed.). *Pleitos Colombinos*, tomo VIII, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, pp. 242-243 y 323.

³ De estos recorridos por mar daba cuenta Hernán Pérez Mateos —primo de Martín Alonso Pinzón— «...e que le conosció tener en aquel tiempo un barco con que navegaba dende Castilla a Roma e a Portugal e a las yslas de Canaria...». Cfr. MANZANO MANZANO, J. y MANZANO FERNÁNDEZ HEREDIA, A. M. *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, vol. I, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1988, p. 12.

⁴ A esta isla viajó en 1493, una vez que regresó su padre desde América, Juan Martín Pinzón —hijo de Martín Alonso—, según su propia declaración en los pleitos colombinos: «... oyó decir lo en ella contenido al dicho Martín Alonso Pinzón, su padre, antes queste testigo fuese a la isla de la Madera, e que cuando volvió della a estos reinos halló muerto al dicho su padre». Cfr. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Colón y Pinzón. Informe relativo a los pormenores del descubrimiento del Nuevo Mundo presentado a la Real Academia de la Historia*, Madrid, Imprenta de Manuel Tello, 1883, p. 88.

⁵ Así se deduce si damos credibilidad a este fragmento de texto del mencionado cronista: «solo los de Palos conocían de antiguo el mar de Guinea». FERNÁNDEZ DE PALENCIA, Alfonso. *Crónica de Enrique IV*, Madrid, Atlas, 1973, p. 289.

que Vicente Yáñez Pinzón sufrió en 1484 el robo de un cargamento de trigo con destino a Génova como consecuencia de una acción de fuerza realizada por otra nao armada capitaneada por un vecino de la villa de Fuenterrabía;⁶ y de modo semejante, pero en sentido contrario, cinco años antes, en 1479, consta en una comisión enviada por los Reyes Católicos al asistente de Sevilla que el mismo Yáñez y su hermano Martín Alonso participaron en una operación de similares características tomando «por fuerza» un ballener de unos vecinos de Ibiza que transportaba trigo y otras mercancías.⁷

Al margen del análisis detallado de las actividades concretas que hubieran practicado previamente los principales protagonistas del descubrimiento de América, lo cierto es que la trayectoria vital de los capitanes de las dos carabelas y de la nao que partieron del estuario del río Tinto el tres de agosto de 1492 fue exponente de las continuas interrelaciones y del tráfico portuario constante entre el mundo mediterráneo y el Atlántico. Es más, el creador del proyecto ultramarino, mayoritariamente admitido por la historiografía como genovés, habría nacido —en el caso que así hubiera sido— en tierras bañadas por el mencionado *Mare Nostrum*, aunque su concepción de la empresa indiana se fraguara posteriormente como resultado de sus vivencias en los territorios de la fachada atlántica de la Península Ibérica y como consecuencia de sus contactos con la marinería portuguesa y castellana. Sin duda, las experiencias obtenidas por Cristóbal Colón en los puertos y en las navegaciones en las que participó contribuirían a llegar a la convicción de la existencia de islas y tierras desconocidas al otro lado del océano; no en vano, viajó o permaneció en lugares que se constituyeron en avanzadilla o en base de operaciones de la expansión y de las expediciones exploratorias efectuadas en África: Guinea, islas de Cabo Verde, Azores, archipiélago de Madeira, Mina de Oro, sin poderse descartar las islas Canarias,⁸ entre otros lugares.⁹ Respecto a sus conocimientos marítimos se refería Bartolomé de las Casas aglutinando las informaciones obtenidas sobre las rutas atlánticas y mediterráneas que consideraba habría recorrido el ilustre descubridor:

⁶ Provisión de los Reyes Católicos contra Martín de la Borda por robo de trigo en nao de Vicente Yáñez. Ágreda, 19 de marzo de 1480. Archivo General de Simancas (AGS), Registro General del Sello (RGS), leg. 148403,57.

⁷ Comisión de los Reyes Católicos por presa de un ballener de Ibiza. Toledo, 18 de enero de 1480. AGS, RGS, leg. 148001,54.

⁸ Algunos historiadores defienden la presencia de Colón en las islas Canarias antes de organizar su primer viaje a América. *Vid.* RAMOS, Demetrio. *Posible explicación de la escala de Colón en Canarias* (Conferencia pronunciada en 1961). Aula de Cultura de Tenerife, 1962, 37 págs.

⁹ VARELA MARCOS, J. (2005). *Colón y Pinzón, descubridores de América*, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal-Universidad de Valladolid, 2005, pp. 30-32.

[...] y a inquirir también la práctica y experiencia de las navegaciones y caminos que por la mar hacían los portugueses a la Mina de Oro y costa de Guinea, donde los portugueses como está tocado empleaban su tiempo y sus ocupaciones [...] acordó de ver por experiencia lo que entonces del mundo por la parte de Etiopia se andaba y practicaba por la mar, y así navegó algunas veces aquel camino en compañía de los portugueses, como persona ya vecino, y casi natural de Portugal, y porque algún tiempo vivió en la dicha isla del Puerto Santo, donde dejó alguna hacienda y heredades su suegro Perestrello [...], y porque allí en aquella isla y en la de Madera, que está junto, y que también se había descubierto entonces, comenzaba a haber gran concurso de navíos sobre su población y vecindad y frecuentes nuevas se tenían cada día de los descubrimientos que de nuevo se hacían.¹⁰

Al igual que el Almirante de la «mar océano», otros italianos como el florentino Américo Vesputio¹¹ fueron producto de las conexiones entre las comunidades marítimas que transitaban entre uno y otro lado del Estrecho de Gibraltar; precisamente, el marino que percibió que lo descubierto por Colón se trataba de un continente desconocido, había desempeñado una significativa labor en el aprovisionamiento de las flotas de Indias¹² y participado en viajes exploratorios de las costas del Nuevo Mundo a principios del siglo XVI, lo que contribuiría lógicamente a que la Corona lo premiase con el nombramiento de piloto mayor de la Casa de la Contratación.¹³ Por último, entre otros ejemplos, no puede olvidarse, como es lógico, el precedente que supuso para los navegantes de la península itálica la figura de Alvise de Cadamosto —veneciano—, quien a mediados del siglo XV se integró de manera relevante en las expediciones atlánticas y viajes organizados a la zona de Guinea por el infante Enrique el Navegante.¹⁴

Realmente, las interrelaciones existentes entre el Atlántico y el Mediterráneo procedían, en gran medida, del flujo marítimo originado por las actividades mercantiles desarrolladas en torno a los puertos; de ello son una muestra los numerosos comerciantes de origen italiano que negociaban el tráfico de mercancías desde Sevilla y desde otras localidades del litoral onu-

¹⁰ LAS CASAS, Bartolomé. *Historia de las Indias*, vol. I, Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1956, p. 35.

¹¹ CUESTA DOMINGO, Mariano. «Un triunfo no buscado. Américo Vesputio, quinientos años después», *Revista de historia naval*, n.º 123, (2013), pp. 39-54.

¹² FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, tomo III, Madrid, Imprenta y Librería de Moya y Plaza, 1880, p. 328.

¹³ Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, leg. 1, fols. 20 y 65v-67.

¹⁴ Respecto a los marinos italianos puede verse: CARACI LUZZANA, Illaria. *Navegantes italianos*, Madrid, Maphre, 1992.

bense y gaditano,¹⁵ donde muchos de ellos acabaron instalándose e, incluso, obteniendo cartas de naturaleza. Entre estos linajes vinculados al comercio atlántico durante el siglo xv y asentados en Andalucía Occidental encontramos a apellidos de genoveses¹⁶ (Tarfoya, Aimari, Pinelli, y Riberol), florentinos (Berardi, Arrigente, Ginori, Carducho, Nicoli, Nero, Rafaldi, Guillermin, Cortés y Ortíz.), venecianos, sieneses, boloñeses y milaneses, entre otras familias y nacionalidades.¹⁷

Entre estos prototipos de marinos y de mercaderes forjados como resultado de la comunicación entre ambos espacios marítimos circulaban las transferencias culturales y profesionales, en las que los barcos eran al mismo tiempo herramientas de transmisión y beneficiarios de las mejoras técnicas que pudieran aplicarse.

Con todo, la historiografía sobre astilleros y construcción naval en lo que respecta al siglo xv y parte del xvi, a pesar de lo que pudiera pensar cualquier lector no versado en la materia, ha discurrido por caminos ajenos a las certezas. Sin embargo, la abundante bibliografía existente sobre las embarcaciones empleadas en la transición de los siglos xv al xvi podría dar la impresión de que es una temática conocida en la que los diferentes aspectos se encuentran estudiados en líneas generales; nada más lejos de la realidad sería llegar a esta conclusión sobre el estado de las investigaciones en las que aún queda bastante por avanzar. Ciertamente, subsisten demasiadas dudas e incógnitas por despejar, a cuya labor han pretendido contribuir los diversos autores que han colaborado para elaborar este libro, que por supuesto son conscientes de las dificultades y limitaciones que imponen las fuentes históricas para el análisis de una cuestión en la que los archivos de ese periodo aportan exiguas noticias al respecto. En efecto, antes de la década de los cincuenta del siglo xvi no se dispone para el caso de los territorios de la Corona de Portugal de información técnica y descriptiva de carácter específico —ya fuera impresa o manuscrita— relativa al arte de fabricar navíos; por tanto, en menor medida podríamos referirnos a la existencia de un conjunto de conocimientos organizados de manera sistemática. Por su parte, en cuanto a los dominios de la Monarquía Hispánica la situación es, a todas

¹⁵ BORREGO PLÁ, María del Carmen, «La zona jerezanoportuense y África a finales del Cuatrocientos: un mundo de relaciones e intercambios», en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*. *Actas*, tomo I, Madrid, Real Academia de la Historia, 1992, pp. 147-149.

¹⁶ Un texto de 1474 reseñaba la residencia en Sevilla de cien mercaderes genoveses; del mismo modo, el embajador Veneciano Marco Dandolo manifestaba en 1503, a groso modo, que «un tercio de Génova se encontraba entonces en España, donde negociaban más de trescientas compañías mercantiles genovesas». *Vid.* LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Andalucía en torno a 1492. Estructuras. Valores. Sucesos*. Madrid, Maphre, 1992, pp. 179-180.

¹⁷ BELLO LEÓN, Juan Manuel. «Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos». *Historia. Instituciones. Documentos*, n.º 20, (1993), pp. 68-74.

luces, semejante,¹⁸ puesto que cuando comenzaron a redactarse los tratados de navegación y de construcción naval —tal como ha puesto de manifiesto el profesor Coín Cuenca— la carabela ya había sido relegada a un segundo plano siendo utilizada preferentemente como embarcación auxiliar de las naos. De este modo, el primer tratado de navegación español sería elaborado por Alonso de Chaves con el título de *Espejo de navegantes* y data de 1535; no obstante, se trata de una obra dirigida principalmente a los pilotos y, por ello, no profundiza en los detalles técnicos constructivos por tratarse de una especialidad propia de los carpinteros de ribera. Esta escasez de fuentes nos ha conducido inevitablemente a la búsqueda indispensable de referencias que nos pudieran ofrecer los archivos en lo que se refiere al siglo xv y primera mitad del xvi; aun así, la investigación ha tenido que bucear en unos fondos archivísticos con notables limitaciones en cuanto a la identificación de la tipología de las embarcaciones, pertenencia a regiones marítimas, constructores, modalidades de contratos, vida cotidiana en los astilleros, circulación técnica e intercambio de conocimientos, suministro de pertrechos y materiales, entre otras cuestiones. Bien es cierto que en la segunda mitad del siglo xvi cambia la situación en parte como consecuencia de que los protocolos redactados por los escribanos públicos recogen los contratos de construcción naval, aunque no se deben despreciar los convenios que se llevaban a cabo con los carpinteros de ribera de forma verbal en un contexto de confianza mutua entre las partes contratantes y que, por tanto, no han quedado contabilizados en las fuentes manuscritas.

En cualquier caso, la principal dificultad para hallar información seriada sobre la fabricación de barcos deriva de la propia configuración del oficio de carpintero de ribera, en el que los saberes se transferían de manera tradicional por el sistema de transmisión oral, de generación en generación, dejando escaso registro escrito. En efecto, los navíos se fabricaban siguiendo los modelos aprendidos de los maestros y se perfeccionaban incorporando modificaciones que aplicaban las experiencias obtenidas por los marinos en sus navegaciones; sin embargo, las innovaciones no acostumbraban a ser reflejadas en planos de las embarcaciones, a excepción de algunos dibujos esporádicos realizados por los carpinteros de ribera que no solían reflejar los pormenores técnicos.

¹⁸ En cuanto a los estudios existentes sobre tratados de navegación puede verse, entre otros: CUESTA DOMINGO, Mariano, «Los libros de náutica en tiempos de Carlos V», en *El Emperador Carlos y su tiempo: actas de las IX Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 24-28 de mayo de 1999*, Madrid, Deimos, 2000, pp. 657-682. CUESTA DOMINGO, Mariano. «La cosmografía y náutica en tiempos de Felipe II», en *Felipe II en la Biblioteca Nacional*, Madrid, Biblioteca Nacional Electa, 1998, pp. 23-27. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. «Los libros de náutica españoles y la enseñanza del arte de navegar entre los hombres del mar del siglo xvi», en D. GONZÁLEZ CRUZ (dir.), *Versiones, propaganda y repercusiones del descubrimiento de América: Colón, los Pinzón y los Niño*, Madrid, Sílex, 2016, pp. 347-368.

Con todo, los estudios incluidos en esta obra han tratado de superar las carencias documentales, cuando así lo ha requerido cada temática específica, efectuando una metodología basada en el cruzamiento de la información archivística con otras fuentes disponibles como cartas de navegación, planos, estampas de navíos e imágenes diversas. Por otra parte, las investigaciones que se publican en este libro han avanzado en el conocimiento de los astilleros, los barcos y la construcción naval reforzando el enfoque local como medio para averiguar detalles que permiten explicar el funcionamiento de determinadas actividades marítimas que pasarían en cierta medida como inadvertidas si el análisis se afrontara desde una óptica centrada en trabajar exclusivamente con los registros generados por las administraciones centrales.

En cualquier caso, esta publicación no hubiera sido posible sin la generosa colaboración y trabajo de un equipo de especialistas de procedencia y nacionalidades diversas (Francia, Portugal, Italia y España), que han desarrollado sus estudios en diferentes universidades y centros de investigación de reconocido prestigio nacional e internacional; a todos ellos les expreso mi agradecimiento más sincero por su cooperación activa.

Para terminar sirva como una simple anécdota que este texto de presentación de la obra fue redactado en diferentes lugares del entorno de los puertos donde se gestó el descubrimiento de América, frente a los emplazamientos donde estuvieron asentados los astilleros de Palos y Moguer, en las inmediaciones de la ribera del río Tinto en San Juan del Puerto, y junto a la playa de Mazagón, donde estaba situado el astillero del sitio de «Huesas».