

DETERMINANTES FORMATIVOS DE LA "HUESTE" INDIANA Y SU ORIGEN MODELICO

por
Demetrio Ramos Pérez

La empresa de la conquista ha sido, que duda cabe, una gran tentación para los historiadores durante mucho tiempo, máxime cuando vino a repetir, a gran escala, las fabulosas hazañas de la Antigüedad: las conquistas de persas, griegos, cartagineses y romanos tenían así su reproducción en el fantástico siglo del Renacimiento que, de esta forma, se completaba en esa vertiente que hubiera sido muy difícil cubrir de otra manera. Bien claramente nos ofrece este paralelismo con el pasado, desde su perspectiva del siglo XVIII, el P. Gilij, al hablar de la "estupenda empresa, por la cual quedaron en el olvido o en la oscuridad, ciertamente, las célebres historias de los argonautas, y que haría enrojecer de envidia no ya sólo a romanos y griegos, sino a los mismos cartagineses y sidonios"¹.

Por eso, con tanta facilidad, saltaron los mitos de una a otra época y se renovaron las leyendas que desde tanto tiempo yacían fosilizadas. A esta misma causa responde el hecho de que aquella gigantesca aventura de incorporar a la dimensión universal todo un mundo, hasta entonces enclaustrado en culturas regionales, no se viera por los historiadores de la época sino bajo el prisma de la "fazaña". Las conquistas, narradas por los autores renacentistas y postrenacentistas, eran enfocadas por su objetivo minuciosamente, pero sólo tras los hechos famosos, a la búsqueda de las penalidades vencidas, en honra y fama de sus adalides². Y aunque los cronistas de la época

¹ Filippo Salvatore Gilij: *Saggio di storia americana*. Roma, 1780, tomo I. Citamos por la edic. de la Academia Nacional de la Historia, de Venezuela, traducción y estudio preliminar de Antonio Tovar, Caracas, 1965, tomo I, prefacio, pág. 12.

² Esta corriente, bien palpable ya en Fernández de Oviedo, subirá a

la propia superficie del título en las *Elegías de varones ilustres de Indias*, de Juan de Castellanos, para continuarla en el inicio del XVII Antonio de Herrera en la *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar Océano*. Madrid, 1601-1615.

de la Contrarreforma tiñeron sus relatos con la ejemplarización del efecto de las obras, no llegaron a desprenderse de ese mismo afán de dar memoria de aquellas inverosímiles hazañas³. La conquista, pues, quedó fijada para el historiador sólo en lo que tenía de anécdota, en su pura y simple realización, como sucesión de acontecimientos.

Después, entregada la historia en manos de los románticos, apenas se produjo otra variación que la de entenderla al modo trágico —como es natural—, sobre las noticias derivadas de la honrosa pugna de ideas que con los criterios renacentistas sostuvo la ética cristiana de la élite española, en aquella ejemplar autocrítica, remodeladas en la nueva ocasión por las corrientes nacionalistas que heredaban el clima de las guerras de independencia, como en los siglos anteriores lo fue por el antagonismo de los príncipes europeos rivales, y como en los tiempos posteriores volvió a revitalizarse la versión polémica por un complejo de razones. Así se llegó a esa singularidad, como actitud histórica, que no se produjo con ninguna otra conquista, como no se dio con las de los griegos alejandrinos y romanos de la edad clásica, ni se vieron sometidas a crítica parigual las de los bárbaros, islámicos, normandos y cruzados, de la época medieval.

Consecuencia de esos distintos prismas, coincidentes todos en el enfoque de los actos singulares, la conquista no fue estudiada desde el punto de vista indispensable de su mecanismo y, sobre todo, de su aparato activo: la *hueste indiana*. Cuando José Almirante quiso ofrecer las bases bibliográficas precisas para el estudio del instrumento militar español, se encontró forzosamente con este vacío y ni siquiera supo sacar el debido partido de la obra de Bernardo de Vargas Machuca, en la que hablaba de la *Milicia indiana*, la única que podía brindarle algunos datos concretos, aunque apenas pase de tocar la superficie del tema. No obstante dedicarle al escritor vallisoletano

³ Es el caso de las *Noticias Históricas* de fray Pedro Simón. Vid. Demetrio Ramos; *El cronista fray Pedro Simón en el ambiente histo-*

riográfico de principios del siglo XVII, estudios preliminares a la edición de la parte venezolana de esta obra, Caracas, 1963, dos vols.

una serie de párrafos, con escaso tino por cierto, se contentó con una leve mención a las páginas de la *Milicia*⁴, para fijar en cambio su atención en otro texto suyo, los *Ejercicios a la gineta*, al que comenta prolijamente⁵.

Pero el defecto, por las razones señaladas, venía de muy lejos. El mismo Vargas Machuca —que tanto empuñó las armas en Italia como en las Indias— se había visto obligado a señalarle, al decir —a finales del siglo XVI— que “los que han escrito [sobre las empresas de Indias], y sólo han tratado las conquistas, los hechos y los famosos capitanes y soldados, las calidades, tierras y asentos, *sin descubrir el modo y práctica de milicia que allá se han nuestros españoles*”⁶, a pesar de su singularidad y de las diferencias que esa milicia indiana tenía con la de Italia, según lo reitera tantas veces a lo largo de su libro.

Desde el siglo XIX, en que escribió Almirante, hasta nuestros días, el progreso historiográfico ha sido extraordinario; pero con todo, este tema aun no ha sido estudiado con la profundidad debida. Su planteamiento fue iniciado por Silvio Zavala en un estudio referido al caso concreto de la conquista de México⁷, en el que expuso la trabazón personal de sus realizadores. El mismo investigador llegó a trazar un amplio esquema de la mecánica de la hueste en el libro que dedicó a *Las instituciones jurídicas en la conquista de América*⁸, con anotaciones muy sugeridoras, que descubrían su complejidad. Al parecer, sin conexión con estos trabajos, emprendió Néstor Meza Villalobos, con notable acierto, una tarea paralela en

⁴ Esta marginación se la reprochó, por desvalorizar así la obra más señalada de Vargas Machuca, el prologuista de la edición de la *Milicia* que, en 1892, hizo Victoriano Suárez en su “Colección de libros raros o curiosos que tratan de América”. Madrid, 1892, tomo VIII, páginas VIII - XI.

⁵ José Almirante: *Bibliografía Militar de España*. Madrid, 1876, págs. 875 y sgts.

⁶ *Milicia y descripción de las Indias*. Madrid, 1599. Citamos por la edic. 1892[⁴], donde se encuentra este pá-

rrafo en la pág. 45 del tomo indicado.

⁷ Silvio Zavala: *Los intereses particulares en la conquista de la Nueva España (estudio histórico-jurídico)*. Madrid, imp. Palomeque, 1933.

⁸ Silvio Zavala: *Las instituciones jurídicas en la conquista de América*. Madrid, Centr. de Estud. Hist. 1935. Dedicó a este tema la segunda parte de la obra, especialmente a partir del capítulo IX, titulado precisamente *Las huestes indianas*, páginas 138 y sgts.

busca de la realidad de la empresa en sí misma. Su punto de partida era bien cierto, al lamentar el predominio de la preocupación por averiguar las rutas seguidas por cada conquistador —como también sus incidencias—, de acuerdo con una tradición, a la que se ligaron tantos investigadores. A este propósito decía que “la actividad española en América y Oceanía sólo ha sido objeto de largas y acuciosas descripciones de sus itinerarios, sin intentar, con la ayuda del abundante material de crónica y documentos contemporáneos, la descripción de las formas de las empresas y la inducción de sus motivos vitales”⁹. Su labor, en este empeño de presentar la mecánica funcional de las empresas de conquista, fue muy positiva, especialmente al demostrar el partido que podía sacarse del material existente. Lástima que apenas haya tenido resonancia este trabajo que comentamos, así como otros que siguieron en la misma línea¹⁰.

Como excepción, debe citarse a Ernesto de la Torre Villar que, algunos años después, llevó a cabo una reelaboración del tema, sistematizándolo, dentro del cuadro establecido por Zavala, en tres grandes apartados: el referido a la organización, el que trataba de la actividad de la hueste y el dedicado al Derecho premial¹¹, haciendo fundamental hincapié en el aparato legal con el que la Corona quiso regular la acción expansiva. Este libro, con el excelente criterio ordenador que caracteriza a su autor, es un buen ejemplo de técnica histórico-jurídica.

Particular interés, a este respecto, tiene la obra que más recientemente publicó Mario Góngora en la que, con un punto de vista muy acertado, prefirió limitarse al estudio de uno de los tipos de actividad, el de las que él llama “bandas de con-

⁹ Néstor Meza Villalobos: *Formas y motivos de las empresas españolas en América y Oceanía. Su esencia económico-cultural*. “Bol. Acad. Chilena de la Historia” (Santiago de Chile), núm. 7 (1936), págs. 322-389.

¹⁰ Néstor Meza Villalobos: *El capitán de conquista y la riqueza*. II Congreso Inter. de Historia de Amé-

rica. Buenos Aires, 1938, II.; *Las empresas de la conquista de América*. “Rev. Chilena de Hist. y Geog.” (Santiago), 1940, especialmente.

¹¹ Ernesto de la Torre Villar: *Las leyes de descubrimiento en los siglos XVI y XVII*, México, Junta Mexicana de Investigaciones Históricas, 1948.

quista", en las que quiere ver el tipo primario de las conquistas indianas¹². Góngora nos ofrece así un provechoso análisis de una faceta que tiene su papel en el desarrollo de la empresa. Su valor es innegable, pues incluso pone a discusión la terminología y no con falta de razón.

Mas, con todo, no creemos se haya llegado, ni mucho menos, a resultados definitivos. Se han dado ya, es muy cierto, pasos de gigante en relación con el vacío que se había padecido, pero será necesario perseverar en la tarea, ya perfectamente programada, para cubrir las etapas que aun nos faltan. A este propósito responde nuestro trabajo, animados por el interés con que fue acogida la exposición que hicimos en el coloquio que nos brindó el Dr. Alamiro de Avila Martel en su Seminario de Historia del Derecho de la Universidad de Chile, en agosto de 1963. En aquella ocasión ya manifestamos que era necesario abordar el tema de la mecánica de la conquista teniendo en cuenta su complejidad, por lo que toda sistematización rígida puede conducirnos a un conocimiento deforme o insuficiente. Más aún, sin dilucidar previamente las bases en que se origina el sistema de la hueste indiana, la máquina de la conquista será difícilmente inteligible. Podemos verla actuar, pero sin llegar a comprenderla y menos aun abarcarla. De este mismo vacío se lamentó también García Gallo en un trabajo sobre el sistema militar en Indias a lo largo de toda la época española¹³.

De acuerdo con un criterio históricofuncional, los actos en sí de la hueste no podemos verles como estampas fósiles, por elegir unas formas que consideramos *tipo*, para atribuir las variantes a simples efectos de lugar o de ocasión. Preciso es que determinemos previamente la causalidad de la aparición en América del sistema y desde qué plataforma se inicia, para

¹² Mario Góngora: *Los grupos de conquistadores en Tierra Firme (1509-1530). Fisonomía histórico-social de un tipo de conquista*. Santiago de Chile, Centro de Historia Colonial, 1962.

¹³ Alfonso García Gallo: *El servicio militar en Indias*. "Anuar. Hist. del Derecho Esp." (Madrid), tom.

XXVII (1956), págs. 1-69. En este estudio se pone de manifiesto la rápida desaparición del sistema de huestes, apenas se concluía la conquista, para dar paso a otras formas. A pesar de tener que dedicar a la hueste sólo una parte de su estudio, las referencias que da tienen gran interés.

podér seguir la pista de un proceso evolutivo, impuesto por unas razones que son algo más que la curiosa persistencia de un anacronismo, al que se le hace aparecer por pura comodidad. Por otro lado, consideramos inevitable distinguir, mejor que las variantes, las etapas en que se promueven esas variantes, originadas por tensiones críticas que hay que individualizar. Tan importante es este punto que sólo así cabe entender, por un lado, el contagio y difusión de esas formas de actuación y aislar las supervivencias, y por otro el motivo y objeto de las acciones correctivas que intenta introducir la Corona con sus disposiciones, que responden siempre a actos producidos y a actos que trata de prevenir. De otra manera, enfocadas separadamente las formas de actuación y las resoluciones reales, sin encajarlas como causa y efecto, puesto que son fenómenos concomitantes, ofrecerán una estampa de actos inconexos que inclinará al historiador a optar, erróneamente, entre lo que cree una historia real y una historia legal, por no haber aceptado a comprender su interpenetración. Este es el cuadro que entendemos debe ser abordado y el motivo de nuestra aportación. De paso, queda también expuesto el método que creemos debe seguirse.

Comencemos por dejar sentado que lo que entendemos como *hueste indiana* —ya trataremos sobre la adecuación del término— no fue una institución jurídicamente reglada; careció de una ordenanza normativa, y lo que es más, se agotó con el tiempo —a pesar de la vigencia que puede deducirse de Vargas Machuca—, sin dejar siquiera una herencia directa, en la que persistieran sus bases en un sentido pleno. A ello puede obedecer que se perdiera casi la noción de sus especialísimas características originarias, porque son hombres muy distintos de los que la ponen en marcha los que se la encuentran establecida. Hasta el extremo que de no haber sido por los detalles que nos revelan tantas probanzas, por los hechos que se ponen de manifiesto en tantas representaciones de la “gente” y litigios entre los conquistadores, reclamaciones sobre repartimientos, etc., no llegaríamos a comprender las noticias incidentales de los cronistas, que deben entresacarse de su preocupación fundamen-

talmente narrativa. Por eso, como acertadamente lo expuso Meza Villalobos, ha predominado, durante tanto tiempo, la historia de los itinerarios, mientras apenas teníamos una vaga idea del funcionamiento de la empresa, montada sobre la mecánica de estos equipos que llevaron a cabo la conquista, de los cuales sólo se nos conservan —que se conozcan— algunos cuadernos de "Compañía" y otros testimonios documentales diversos, debido al sistema interno semiprivado de su trabazón. Pero lo cierto es que, aun sin reglas establecidas, funcionaron de acuerdo con unas bases consuetudinarias que, con determinadas variantes, responden a un cuadro de procedimiento impuesto por precedentes perfectamente regulados desde siglos, que se trasladaron a América, apenas iniciado el descubrimiento y que, tras su rápida modernización, llegaron a normalizarse de *facto*, hasta el extremo de que, después del enfoque casuista de las capitulaciones, se hará alusión en no pocas disposiciones reales a varios aspectos de tal sistema, como de algo establecido y de dominio común.

I. EL ORIGEN DE LA HUESTE INDIANA

La primera dificultad que ha de salvarse al abordar el tema de la "hueste indiana" se encuentra en la debida fijación de su *origen modélico*, a partir del cual se desarrolla, en virtud de unos motivaciones que constituyen lo que podríamos llamar *origen causal*. Vargas Machuca, alejado ya del tiempo en que tal causalidad actuó, tanto desconoce ésta como el patrón sobre el que nació el sistema, limitándose a presentar las características externas de la hueste indiana por su contraste con los ejércitos reales, con los que él había estado en Italia, al decir que "en esta milicia el príncipe no hace el gasto, porque el capitán o caudillo que a su cargo toma la ocasión él se hace la gente y la sustenta y paga y avia de todo lo necesario, previniendo armas y municiones, sin que intervengan pagadores reales"¹⁴. Desconectados de su origen, hubo pues,

¹⁴ Vargas Machuca [1], vol. I (VIII de la colec.), lib. I, pág. 46.

muy pronto, un olvido total de las razones que llevaron a este procedimiento, incluso entre los propios participantes, porque los que, después de los primeros años, llegaron a intervenir en las empresas de la conquista, procedentes de un modo de vida muy distinto al que pertenecían los iniciales, estaban en la misma situación del que toma un tren en marcha, sin conocer su base de partida ni los motivos que originaron su rumbo. De ahí esa acusada expresión de extrañeza que les llevaba a valorar de forma tan equivocada su *aportación* y la de los distintos caudillos, como si la Corona se hubiera inhibido, cuando la realidad fue muy diferente.

Algo pretendió aducir Solórzano Pereira, pues al referirse también a que los conquistadores gastaron en sus empresas "vidas y haciendas, sin paga alguna" aventuró una motivación de tal hecho al agregar "a imitación de los antiguos romanos que en esta forma militaron mucho tiempo por su república"¹⁵. La solución, como se ve, no puede ser más forzada pues, aparte de tratarse de una expansión erudita, sobre lo que mucho más debió decir si realmente estaba convencido de tal paralelo, no deja de ser peregrino que obligue a todos los conquistadores a buscar en los clásicos un modelo que sólo estaba en su imaginación, por no tener otra razón más a mano.

Naturalmente, no creemos que nadie pueda darse por satisfecho con este origen imitativo. Silvio Zavala tampoco se dejó convencer, cuando tuvo a la vista estos textos, por lo que procuró aventurar otras razones mucho más ligadas a la contemporaneidad de los hechos. Las causas que según este autor pudieron conducir a la aplicación de tal sistema, fueron las siguientes: 1º "la poca consideración que gozaron las conquistas indianas... hasta que las riquezas de México y del

¹⁵ J. de Solórzano Pereira: *Política Indiana*. Madrid, 1648, lib. III, cap. II. Utilizamos la edición de la C.I.A.P., Madrid, 1930, con estudio preliminar de José Mº Ots Capdequi. Sabemos que está preparada una nueva edición, que el Fondo de Cultura Económica tiene a punto, con abundantes anotaciones de Ots Capdequi y

de Javier Malagón Barceló. El excelente prólogo que la encabezará ha sido acertadamente publicado como adelanto por la misma editorial, vid Javier Malagón y José Mº Ots Capdequi: *Solórzano y la Política Indiana*. México, 1965, donde pueden encontrarse todos los detalles deseables.

Perú comprobaron su importancia"; 2º, "que la atención real se dirigía con preferencia a los problemas europeos del Estado español, que comprometían el erario e impedían los gastos en regiones remotas", y 3º, "que los conquistadores de Indias, salidos de sus concejos rurales, seguían aferrados a la tradición medieval"¹⁶. Como puede verse, Zavala manejó una serie de posibilidades, obligado a buscar una explicación por tanteo; motivo por el cual mezcla, en el mismo plano, las que presume como razones causales con el modelo al que cree puede responder la hueste indiana, impulsada por el contraste que le ofrece este "particularismo" en la evolución que, desde la época de los Reyes Católicos, había tenido el Ejército en España, convertido en milicia del Estado. ¿Cómo fue posible que se diera tal contrasentido? Este fue su problema. Por eso, después de haber apuntado esas distintas soluciones, concluye: "cualquiera que sea la explicación, el hecho es innegable: en las huestes de Indias se emplearon los servicios de los vasallos en la forma medieval casi pura". Se conforma, pues, con el hecho, remitiéndonos sobre su origen a una forma medieval de la que había hablado antes, sin pasar de esta afirmación: "en la reconquista de Andalucía, se encuentran mesnadas particulares sustentadas y regidas por sus caudillos, sin confundirse con los ejércitos del rey"¹⁷.

Ciertamente, al no plantearse Zavala, en aquel primerizo libro, el problema del origen de la hueste indiana como tema de investigación, se limitó a dejar estas consideraciones marginales sin sentirse obligado a un examen riguroso de la cuestión. No traeríamos tampoco nosotros aquí sus afirmaciones —que sin duda hoy habría visto con mayor cautela¹⁸— a no

¹⁶ Zavala [8], págs. 130-131.

¹⁷ Zavala [8], pág. 130. En ello insiste cuando dice: "las conquistas de América no se llevaron a cabo por la milicia estatal, sino por huestes pagadas y dirigidas por los caudillos particulares, con notorio parecido a las mesnadas del medievo".

¹⁸ Como ejemplo de estas cautelas en concretar fenómenos medievales más allá del ensayo global, podemos referirnos a las precauciones tomadas por el propio Claudio Sán-

chez Albornoz al iniciar su artículo *La Edad Media y la empresa de América*, publicado por la Universidad de La Plata, en 1934, e incluido después en el tomo titulado *España y el Islam*. Buenos Aires, edit. Sudamericana, 1943, donde comienza: "Mis palabras son las de un medievalista que, con gesto a un tiempo osado y tímido, se lanza en ocasiones a la aventura de la hipótesis; de un medievista que siente a veces gozo al saltar por las bardas del

haber sido tomadas como punto de partida por todos los historiadores, dada su reconocida autoridad, hasta convertirlas en verdad histórica por el mismo hecho de su repetición. Es más, igualmente no nos sentiríamos en la necesidad de reconstruir la realidad de no ser por la trascendencia que tiene el establecer claramente el origen modélico sobre el que se deslizará el sistema de hueste, sin que para ello coopere —antes al contrario— esa predisposición de la Corona, tantas veces reiterada.

Fácil ha sido, en efecto, la tentación medievalista, que ha llegado a exagerarse hasta el extremo de ver en la empresa de Indias una continuación anacrónica de la Edad Media española. El hecho de que la mayoría de los historiadores institucionalistas han partido de una especialización básica medieval, ha contribuido en favor de esta corriente muy poderosamente. Pero tampoco podemos, como reacción, apoyar una idea de absoluta originalidad, que sería, por lo pronto, contraria a toda lógica. La realidad histórica está por encima de todo planteamiento apriorístico, porque además es bien sabido que los límites entre medioevo y modernidad no constituyen una frontera tajante y que todo lo que llamamos *moderno*, incluso el propio Renacimiento, tiene raíces medievales.

La empresa americana, como es natural, no puede constituir una excepción, y mucho menos cuando se promueve en la etapa de transición entre ambas épocas. Pero una cosa son las raíces —de las cuales no carece ningún fenómeno histórico— y otra es la forma efectiva del sistema que, como veremos, pronto se aparta de su base originaria, entre otras razones porque habría sido absolutamente inadecuada a la nueva circunstancia, aunque se hubieran empeñado en sostenerla. Sánchez Albornoz, con su indiscutible categoría de medievalista, apenas pasó de señalar esto mismo al afirmar que “de entre

huerto que labra con amor. Que nadie vea, pues, en ellas una orgullosa teoría sino una modesta interrogante” (pág. 181). Mas adelante vuelve a reiterar: “no pretendo esta-

blecer aquí los detalles del nexo y de la proyección del pretérito medieval de Castilla en la empresa de América. Toca a los especialistas verificarlos” (pág. 190).

todas las colonizaciones conocidas en la historia es, por tanto, la de España en América la única que enlaza, deriva y enraíza en la Edad Media"¹⁹. Esta característica, que aparentemente parece tan rotunda, deja de serlo si advertimos que, en efecto, es también la empresa española la única que se pone en marcha en ese periodo de transición, por ser las restantes muy posteriores. Pero con todo, a pesar del alcance que quiere dar a la expresión su mantenedor, obsérvese que sólo se permite, como es lógico, hablar de enlace, derivación y raíces, sin llegar a la supervivencia o transporte de formas capaces de calificarse como puramente medievales.

1) *Diferenciación con las huestes y mesnadas de la Reconquista*

Ahora bien, respecto al instrumento de conquista —la hueste—, su raíz no está en el supuesto modelo que nos ofreció Zavala. Porque la verdad es que en la Edad Media y con ocasión de la reconquista de Andalucía no existieron ejércitos o mesnadas particulares. Si tales ejércitos hubieran existido, sólo podrían ser explicados como flagrante contradicción con la esencia medieval y no como síntoma representativo de una época que se basaba en el deber del vasallo en servir con las armas a su señor. Esta era no una opción del vasallaje, sino una obligación a la que quedaba sujeto el vasallo como fundamental a su calidad. Sin ella resultaría totalmente indescifrable la jerarquización medieval, incluso en su etapa evolutiva²⁰. Por un lado, existían las milicias del realengo, las concejiles, a las que pueden llegar a sumarse, en algunos casos, las levantadas por determinados gremios; por otro, las mesnadas señoriales y las de las Ordenes, levantadas o, mejor, movilizadas por los señores laicos o eclesiásticos, por los maes-

¹⁹ Sánchez Albornoz [18], pág. 184. En el desarrollo teórico de esta afirmación, como ensayo interpretativo, llega a conclusiones aparentemente muy sugestivas, pero también más que discutibles.

²⁰ Aparte lo que puede leerse en las *Partidas*, vid. Alfonso Guilarte: *El régimen señorial en el siglo XVI*. Madrid, Inst. Estudios Políticos, 1962.

tres o comendadores, entre los vasallos de sus estados o los adscritos a su protección.

Sobre este particular, los textos medievales —fueros, cartas pueblas, etc.— son bien ilustrativos, pues pocas cosas estaban tan minuciosamente regladas como los servicios de armas, como base que eran de la estructura de aquella sociedad. La misma distinción que ofrecen sobre el carácter de las diferentes acciones —*fonsado, apellido, cabalgada, algara, corredura, rafala, azaria, alcazaria, retrobatida*²¹— son indicio elocuente de esa preocupación reguladora, ya que para cada una de ellas, las obligaciones podían ser también distintas²². El señor, con estados dados por el rey —como los maestros de las Ordenes— tenía la obligación de servirle con su *mesnada* cuando fuera llamado²³; igual prestación de servicio de armas debía cumplir todo noble e incluso los caballeros villanos, que también llegaron a disfrutar el privilegio de tener *excusados*, en relación con el número y calidad de las armas que llevaran a la hueste²⁴, que variaba de tres a doce, así como *aportellado*, privilegio al que podían ampararse las personas unidas a los caballeros por el servicio que les prestaban (juveros, hortelanos, pastores, nodrizas), pues se sobreentendían que de la prosperidad de su hacienda dependía la posibilidad del mejor servi-

²¹ Sobre la naturaleza de estos servicios, Vid. el extenso trabajo de Antonio Palomeque Torres: *Contribución al estudio del ejército en los Estados de la Reconquista*. "Anuar. de Hist. del Derecho Español" (Madrid), tom. XV (1944), págs. 205-231 donde se analiza el carácter de cada uno (págs. 214-219) a base de las fuentes reguladoras. También se encuentra aquí un panorama general sobre la hueste, con las obligaciones que se impusieron a lo largo de la Edad Media, según los distintos fueros, leyes de Partida y fuentes narrativas.

²² En el Fuero Latino de Sepúlveda se distinguen, en síntesis, solo tres: *fonsado cerca de rey* o castillo y *lid campal*. Vid. 30: "ad fonsado de rege si uoluerint ire non uadan nisi los caulleros, si non fuerit a cerca de

rege aut a lide campal, et ad isto uadan caulleros et pedones los uestinos" (*Los fueros de Sepúlveda*. Edición crítica de Emilio Sáez, Segovia, 1953, pág. 48). Las restantes acciones son defensivas, como el *apellido*, o para "faser danno", como operaciones secundarias de castigo; así la *cabalgada*: "correr algund lugar a fazer danno" (Part. II, tit. XXIII, ley XXVIII), la *algara*: "correr la tierra e robar lo que fallaren" (Part. II, tit. XXIII, ley XXIX).

²³ J. Flach: *La maisnie*. "Etudes romanes dédiées a G. Paris". Paris, 1891, p. 156 sgts.

²⁴ Vid. Rafael Gibert: *Estudio histórico-jurídico del Fuero de Sepúlveda* [2], pág. 418. En este fuero se disponía, 74: "Qui fuere en la hueste, quien leuare cavallo, que

cio con las armas. Cabía, además de este vasallaje de tipo laboral, el puramente militar, al poder un libre o caballero villano tomar señor que le beneficiara²⁵, siempre y cuando no fuera guerrero del rey (*nostro guerrero*), es decir, aquellos a los que el rey concedía un determinado *acostamiento* para que pudieran mantener un número de combatientes²⁶. La exclusión se justificaba en este caso, porque el caballero de acostamiento no debía independizarse con los elementos proporcionados por el rey. Sólo el señor que servía gratuitamente al rey podía extender su señorío con caballeros libres de los concejos de realengo²⁷.

Los concejos, por su parte, también estaban obligados al servicio de armas, cuando fueran llamados por el rey. El servicio estaba regulado por los fueros que les rigieran o ampararan y teniendo en cuenta los que, a modo de interpenetración, disfrutaran los hidalgos o los caballeros villanos ligados a un señor que residieran en el concejo.

El *fonsado* era la acción que, en realidad, se emprendía con propósito de conquista, ya que las restantes eran o defensivas o de castigo. Al *fonsado* acudía la hueste, aunque ambos términos suelen emplearse indistintamente. Los que dejaban de acudir al llamamiento habían de pagar *fonsadera* que, consi-

non sea ataharrado, e escudo, e lança, e capiello, e perpunt, aya tres escusados enteros. Qui levare loriga o lorigón e brofuneras, aya VII escusados enteros, e si brofuneras non levare, non aya más de seis escusados. Qui levare armas a cuello e esto sobredicho, aya ocho escusados enteros. Qui levare cavallo de diestro e coberturas, e sonages e todo esto sobredicho, aya IX escusados enteros. Qui levare tienda redonda, e todo esto sobredicho, aya X escusados enteros. Qui levare loriga de cavallo e esto todo sobredicho, aya doze escusados enteros".

²⁵ *FLatSepul* [2], 35: "Omnis miles qui uoluerit bene buscare de senior faciat so foro, et uadat a

quale senior quesierit, qui non seat nostro guerrero, cum sua casa et sua heredade" (pág. 35).

²⁶ Este es el caso que presenta Ramón Menéndez Pidal: *La España del Cid*. Madrid, edit. Plutarco, 1929, tom. I, págs. 297-298, cuando habla de las mesnadas de infanzones y ricos-omes, acompañado de los *criados* o personas a quienes el señor criaba, armaba caballeros, casaba y heredaba. También se componía de los *parientes*, que constituían la base principal de ella y, por último, de los que se allegaban buscando el amparo y la soldada, que eran los que en sentido lato se llamaban —en plural— "mesnadas".

²⁷ Vid. Rafael Gibert [2], pág. 420.

guientemente, era voluntaria²⁸, ya que se basaba en la obligatoriedad del servicio de armas. En época anterior a la evolución del sistema, el servicio de hueste había de prestarse tanto si el rey la dirigía en persona como si, en su nombre, la acaudillaba un conde o un merino²⁹. Después, los concejos fueron obteniendo el privilegio de estar obligados a la prestación sólo si al frente de los hombres se ponía el rey³⁰. Igualmente, en los fueros de lugares sometidos al régimen señorial o dependientes de las Ordenes Militares fue señalada la condición de quedar los pobladores obligados a acudir con el maestre o el comendador³¹. Aquí tenemos, pues, un aspecto muy importante de la cuestión pues si, por un lado, refuerza aun más el carácter de la hueste como grupo que responde a una vecindad, como unidad cerrada, en razón de la cual tiene tanto unos deberes como un derecho particular que regula su vida civil, por otro nos muestra a la hueste de esa vecindad sólo dispuesta a servir bajo quien ejerza la potestad, al que se vinculan tan estrechamente que llega a figurar en sus cartas

²⁸ FLatSepul [2], 29: "non habeant fonsadera nisi pro sua uoluntate". La fonsadera podía servir para favorecer a los asistentes, como se ve en el Fuero de Sepúlveda, 75: "los cavalleros que hy fueren, ayan toda la fonsadera de los que non fueren... que non aya parte en la fonsadera sinon los cavalleros que fueren por el concejo, e aguarden la senna".

²⁹ Fuero de León, XVII: "illi qui soliti fuerunt ire in fossatum cum rege, cum comitibus, cum maiorinis" (Luis Vázquez de Parga: *El Fuero de León*. "An. Hist. del Derech. Español" (Madrid), tom. XV (1944), págs. 464-498, con distintas variantes, entre otras numerado este párrafo como XVIII, que modifican el texto ofrecido por C. Sánchez Albornoz: *Un texto desconocido del Fuero de León*. "Rev. de Filolog. Española" (Madrid), tom. IX (1922), págs. 317-323.

³⁰ Fuero de Sepúlveda [2], 75: "el concejo de Sepulvega non sea tenido de ir en hueste, si non fuere

con el cuerpo del rey . . et si el rey non quisiere que vayan con el, non vayan en otra hueste ninguna, nin pechen fonsadera". Este fuero se extendió a numerosos concejos y tal condición se mantiene en el de Cuenca y todos los derivados, incluso el de Baeza, 16: "con el rey e non con otro" (edic. Jean Roudil, Gravenhage [1963]). Se adapta en Fuero de Ucles, 2: "fonsato se rege cum castella atmonitionen" (edic. Fidel Fita, "Bol. Rl. Acad. Hist.", tom. XIV) y, por consiguiente se generaliza a muchas villas de la Orden de Santiago. También en fueros de Bejar y Plasencia, etc.

³¹ *Fueros concedidos por el maestre de Calatrava a los pobladores de Miguelturra*, en 1230 (edic. E. Hinojosa: *Documentos para la historia de las instituciones de León y de Castilla, siglos X-XIII*. Madrid, 1919, pág. 149). Lo mismo en el Fuero de Usagre (edic. Rafael de Ureña y Adolfo Bonilla, Madrid, 1907, pág. 145) y en el capit. fin. del de Cáceres, (en id).

como condición *sine qua non*. No es suficiente, pues, el llamamiento para prestar el servicio, sino además el ser acaudillados por aquel del que dependen.

Otro aspecto importante lo constituye la dimensión del servicio, tanto en distancia como en tiempo, circunstancias que suelen fijarse en los fueros en forma muy diversa, pero tendiendo siempre a su limitación. Algunos concejos sólo estaban obligados a acudir en hueste hasta determinada distancia, como Sahagún, cuyos hombres, en el caso de darse las condiciones que les imponían el servicio, no habían de pasar de Valcárcer³². Otros concejos sólo habían de acudir a determinada frontera, como Sepúlveda, que había de servir en la Extremadura de Castilla, o como Cuenca o Baeza en "su frontera"³³, lo mismo que Bejar y Plasencia³⁴. Si bien, con Alfonso X se marca una tendencia a eliminar estas cortapisas, tal como trata de conseguirlo el Fuero Real, la resistencia e impugnación del mismo por muchos concejos a los que dio estas leyes en sustitución de las antiguas, demuestra su vigencia en la época de lucha en el Sur de Andalucía. Un caso concreto le tenemos en Baeza que, al rechazar el Fuero Real, volvió a recuperar el que le dio Fernando III³⁵.

Otra de las limitaciones al servicio de hueste que señalaban los fueros se refería al tiempo que habían de permanecer en campaña. A este respecto, es muy frecuente encontrar fijado un plazo máximo de tres meses, como se ve en el de Sepúlveda—75: "aguardar tres meses, e non más"—, en el Plasencia, etc. En muchos sólo se habla de poder ir una vez al año y a veces hasta dos, pero hay otros casos, como en el fuero de Ribas de Sil, donde quedaba reducida la obligación a asistir

³² En el Fuero de Sahagún, de Alfonso VII (edic. Tomás Muñoz y Romero: *Colección de Fueros Municipales y Cartas Pueblas de... Castilla, León, Corona de Aragón y Navarra*. Madrid, 1847, pág. 311); parecida disposición en los fueros de Oviedo y de Avilés (Aureliano Fernández Guerra: *Fuero de Avilés*. Madrid, 1865, dis. Rl. Acad. Española).

³³ Rafael de Ureña y Smejand: *Fuero de Cuenca*. Madrid, 1935; *Fuero de Baeza* [30], 16a: "Aun otorgo a uos que el concejo de Baeza non uaya en hueste, si non en su frontera..."

³⁴ Martín Lázaro: *Fuero castellano de Béjar*. "Rev. Cienc. Jurid. y Sociales" (Madrid), núm. extr. (1925). José Benavides Checa: *El Fuero de Plasencia*. Roma, 1896.

³⁵ Roudil [30], págs. 24-25.

un solo día³⁶. Abundan también los casos en los que se combinan las limitaciones de tiempo y espacio, a las que se aplican fórmulas que permitían su ampliación, al quedar obligado el rey a sostener las huestes a su cargo si se superaba un plazo determinado o habían de llegar más lejos. Pero, en todo caso, como vemos, la utilización de las huestes no podía ser ni muy amplia ni muy lejos de su punto de partida.

Ambas limitaciones son muy explicables si tenemos en cuenta que no se pensaba nunca en la paralización de la vida económica y que la guerra había de hacerse teniendo en cuenta los períodos estacionales impuestos por la actividad agrícola. Al avanzar la Reconquista, la atracción de pobladores hacia las tierras de frontera sólo podían lograrlo los reyes mediante estos compromisos y privilegios, en virtud de los cuales se garantizaba la vida económica a los vecinos de las villas que necesitaban ser guarnecidas de cristianos. Sólo así podía resultarles atractivo el desplazamiento. Pero también de esta forma iba sujetándose el potencial humano de Norte a Sur —en el mismo sentido que avanzaba la frontera—, circunstancia que hubo de cooperar a hacer cada vez más difícil y lenta la Reconquista.

Si el vivir en la frontera era ya un riesgo —y un servicio—, se comprende que los privilegios hubieran de multiplicarse para captar pobladores. Tal lo vemos, en paralelo con lo anteriormente dicho, en la distensión de la obligatoriedad de participación en hueste. Las mismas Partidas (Part. II, tit. XXIII) nos señalan esta evolución al decir que el ir todos lo tuvieron como necesario “los antiguos”, es decir, que ya no lo era. El fuero de Sepúlveda, por ejemplo, no habla de exentos del servicio, mientras que los de Teruel y Cuenca y todos los de esta familia, hasta el de Baeza distinguen numerosos casos, como la dispensa durante el primer año de matrimonio al casado con doncella³⁷, hasta llegar a minuciosidades como las

³⁶ Palomeque Torres [21], pág. 237. *Fuero de Teruel*. Leges Hispanicæ Medii Aevi, I. Estocolmo, 1950. Lo mismo se encuentra en el fuero de Albaracín. Vid. Angel González Palencia: *Fragmentos del Fuero Lati-*

³⁷ *Fuero de Teruel*, transcripción y estudio preliminar de Francisco Aznar y Navarro. Madrid, 1905, pág. 7; moderna edición Max Gorosch: *El*

previstas en los de Viguera y Val de Funes, donde se exculpa a los que no oyeran el pregón, además de distintos casos de enfermedades de familiares³⁸. Todo ello, en suma, son garantías, como la que se repite desde el fuero de Cuenca y congéneres al de Baeza, al tratar de evitar que fueran criados en sustitución de caballeros³⁹. Hubo casos extremos, como el del concejo de Salvaleón que, dependiente de la Orden de Alcántara, obtuvo de su Maestre en 1253 dispensa total de hueste⁴⁰. Contra esta distensión, el Fuero Real quiso volver a las exigencias primeras, sobre todo en el caso de los que tuvieran tierras por el rey o acostaciones, al imponer de nuevo la obligación de acompañarle a la guerra y "si no le viniere guisado, segund que debe, quando lo enviare mandado et al lugar do le mandare, pierda la tierra e los maravedis e pechelo doblado de quant del recibio"⁴¹.

En el fondo, todas las garantías, limitaciones o exigencias configuran a la hueste como una obligación de servicio, ante el llamamiento del rey, al mismo tiempo que las delimita, en cada caso, como unidades cerradas, basadas en el *status* político y en la vecindad o población a la que pertenecen, para ser acaudilladas por el rey, los infanzones, señores, maestros, comendadores y, en el caso concejil, por sus alcalde o juez señalado, bajo sus banderas o "senna". Así las vemos operar —para poner ejemplos concretos— en las campañas de la baja Andalucía, donde cada hueste es perfectamente identificable por su pertenencia.

no de Albarracín. "Anuario Hist. Derech. Esp.", tom. VIII (1931), pág. 7.

³⁸ *Fuero de Viguera y Val de Funes*, edición crítica de JOSE M^o RAMOS LOSCERTALES, donde encontramos: "Et çualquiera que tuviere... enfermos a muger, e los que tovieren sus mugeres en parto, o su padre o su madre en ora de muert, por fuero escusados son".

³⁹ *Fuero de Baeza* [30], 673:.. "si por aventura el sennor de casa uieio fuere, embie en su lugar su fijo o sobrino ualiente e non collaço —criado—. Ca los collaços non pueden

escusar sus sennores de yda de hueste" (pág. 190).

⁴⁰ *Convenio celebrado por el Maestre de Alcántara y su convento con el concejo de Salvaleón*, edic. HINOJOSA [21], pág. 158. Por el *Fuero de Ucles* sólo se obligaba a la "tercia pars de militibus"; en los de *Peña-fiel y Guadalajara*, las dos terceras partes; en el de *Villadiego* a la mitad de los peones, (Vid. Palómeque [21], págs. 237-238).

⁴¹ *Fuero Real de ALFONSO X*, en *Opúsculos legales*, publ. por la Real Acad. de la Historia, Madrid, 1836, tom. II.

de ladrillo" que "cerraban bóvedas de igual robusticidad". Dice también que "su primer Alcayde fue un caballero llamado Fernán Martínez, a que por esto el Repartimiento nombra de la Atarazana; después su Alcaydia estuvo junto a veces, y a veces separada de la del Alcázar. Tenía número de oficiales francos de todos pechos; y en su jurisdicción todos los montes de estas comarcas que criaban árboles reservados a la materia de los baxeles"¹¹⁶.

Pero antes que todo este sistema pudiera llegar a ser realidad, se hizo evidente la necesidad de contar con las indispensables tripulaciones, pues cuando aún no habían regresado a sus puertos los que tomaron parte en la conquista, fue preciso echar mano de sus embarcaciones, con ocasión del ataque musulmán a Cádiz. Fernández Duro no deja de advertir que tuvo que hacerse "contando con la aquiescencia de los armadores y marineros"¹¹⁶. La propia dificultad de oficio y, por consiguiente, la necesidad de una libre dedicación a la mar, son factores que, aun en este caso de peligro, ponen a salvo la *voluntariedad*. Es más, como el acto voluntario quisiera erigirse en forzoso por los almirantes, se levantaron resueltas reclamaciones que obligaron a la renuncia de tal presión¹¹⁷.

Ante la pérdida de Cádiz, la necesidad de conseguir una superioridad naval en el Estrecho impulsó a Alfonso X a crear una armada real. Pero arrastrado por la realidad no se permite el mantenimiento de un servicio permanente sostenido por soldadas, sino que viene a establecer una especie de contrata

¹¹⁶ Ortíz de Zúñiga [¹¹²], tom. I, pág. 157. La actividad de estas atarazanas es un hecho comprobado, pues aunque muchos de los barcos que tuvieron los almirantes posteriormente no estuvieran construidos en ellas, es evidente que una buena parte salió de sus gradas, como en el caso de Alonso Jufre Tenorio, en la época de Alfonso XI. El ataque a Barcelona realizado por Pedro I, con 114 naves, fue posible gracias a este recurso.

¹¹⁸ Fernández Duro [⁶], págs. 42-43; Navarrete [⁷], pág. 155. Ambos autores sitúan este suceso en la época

de la sublevación general, concretamente en 1262, sin duda por guiarse de lo que dice la *Crónica alfonsina*, donde se acumulan, en este año, numerosas noticias confusamente. Nosotros seguimos la reconstrucción cronológica que con todo escrúpulo y detenimiento, hizo el Dr. A. Ballesteros en su gran obra póstuma: *Alfonso X el sabio*. Barcelona-Madrid, Salvat, 1963, vid. pág. 325.

¹¹⁷ Habla de este problema F. Javier de Salas: *Marina española de la Edad Media*. Madrid, 1864, tom. I (único publicado), pág. 137. También Fernández Duro [⁶], pág. 43.

bajo de Aznalfarache⁴⁸, a las fuerzas de Alcántara y de Calatrava, con su parte de aragoneses por la encomienda de Alcañiz⁴⁹, a la hueste que dirige el infante don Enrique, a la de Lorenzo Suárez y al prior de San Juan con sus huestes, que fueron a quebrar el arrabal de Benaliofar⁵⁰. Después de llegar el infante don Alfonso con el hijo de Jaime I y sus caballeros catalanes, arribó Diego López de Haro con su hueste y, más tarde, el rico-ome Rodrigo Gómez, con su mesnada y el arzobispo de Santiago, don Juan de Arias, con la suya⁵¹.

Como se ve, todas estas unidades, huestes o mesnadas, constituían conjuntos perfectamente definidos, en los que los hombres estaban integrados de manera muy concreta, por su vecindad o su ligazón al señor. Y así las vemos actuar, bajo sus "sennas" respectivas, hasta el extremo que se las distingue siempre por el nombre del concejo, si son concejiles, o el de la Orden o señor, si son señoriales.

Quizá sean estas mesnadas señoriales las que quiso mencionar Zavala cuando se refirió a la reconquista de Andalucía, donde dice encontrar "mesnadas particulares" que, "sustentadas y regidas por sus caudillos", las ve individualizadas "sin confundirse con los ejércitos del Rey". Mas ¿cabe equiparar a la hueste indiana con tales mesnadas, mandadas por su señor respectivo, formadas por vasallos obligados a servirle, como él lo estaba al Rey, sólo por el hecho de que sus componentes militan bajo una autoridad que no era la del Rey directamente? Evidentemente, el parentesco es imposible —por todas las características señaladas— y menos aun esa especie de inercia con que se nos plantea, al hablarnos de esos conquistadores que "salidos de sus concejos rurales seguían aferrados a la tradición medieval". Es absolutamente incompatible con toda asimilación la obligación del servicio con la voluntariedad de la adscripción que se da para el caso de las Indias^{51bis}, pues aunque admitiéramos esa inercia, los

⁴⁸ Julio González [42], pág. 108.

⁴⁹ Julio González [42], pág. 109.

⁵⁰ Julio González [42], pág. 110.

⁵¹ Julio González [42], págs. 113-114.

^{51bis} Es cierto que en ocasiones se impondrá en Indias la incorpora-

ción a la hueste, como en 1564-1565 para la pacificación de los indios Caracas en Venezuela, pero son casos tardíos y resultado del temor con que se veía a los "desocupados" —a quienes en esta circunstancia se obli-

hombres de armas medievales no podían, por su simple presencia, constituir una mesnada, basada precisamente en el encuadramiento y mando señorial, totalmente inexistente en América.

El caudillo indiano tampoco puede emparentarse con el "señor"; no sólo carece de derechos sobre sus hombres, sino que, allegados éstos por libre ofrecimiento y sin ser extraídos de unos estados que no tiene, viene a ser un compañero de ellos, incluso con obligaciones que le serán harto exigidas. Vargas Machuca, cuando habla de sus deberes, dice que, además de tener el caudillo que ser el primero en el lance y dificultad, en el hambre y el cansancio, "también a ratos es médico y cirujano y al enfermo o herido es el primero que ayuda a cargarle, *haciendo el oficio de padre*"⁵², no el de señor feudal. Por añadidura, como no tiene ningún derecho para imponer un servicio, tiene que ser como el que busca clientela, para atraer a la gente y mantenerla consigo, gracias al trato y afeblidad que la dispense, "y si el tal caudillo no tuviera las partes dichas —añade—, no hará soldados aunque más rompa las cajas, pues sabemos que en la milicia indiana, al soldado no le obliga necesidad a ir a jornada ninguna"⁵³. En la milicia indiana no hay vinculación derivada de la vecindad, pues las huestes en vez de cerradas están abiertas a los que lleguen de cualquier punto de origen; no hay obligación de servicio de vasallos ni tampoco señores a su frente —o la autoridad concejil correspondiente—, ni siquiera llamamiento o invitación real, sino al contrario, ofrecimiento y solicitud del caudillo para lograr que se le autorice la empresa por él solicitada.

Establecida la relación entre el caudillo y los hombres de su hueste sobre un pie de voluntariedad —en engancharse y en aceptarles—, con un régimen de "Compañía", del que hablaremos extensamente, y en plan de coparticipación, nada más

ga—, fermento de revueltas y alteraciones. Se trata, pues, de una medida de prevención coyuntural, que está al margen de la etapa de con-

quista primera, ya superada.

⁵² Vargas Machuca [4], pág. 47.

⁵³ Vargas Machuca [4], pág. 95.

evidente que, si intentáramos establecer alguna comparación entre la hueste indiana y la mesnada señorial, tendríamos que hacerlo señalando a ambas por su oposición, como los sistemas más contrapuestos. La mesnada se fundamenta sobre la sangre, a través de la cual se transmite la jerarquía del señor, es decir, parte del pasado; por el contrario, la hueste indiana se basta tan sólo en un proyecto, lo que significa que parte de una esperanza, es decir, de un futuro.

¿No se constata —por otra parte— un fenómeno de liberación señorial? ¿No conocemos ejemplos de la oposición de algunos señores y de los obstáculos puestos al reclutamiento, como le sucedió, pongamos por caso, al propio padre Las Casas? ¿No son gentes del común muchos caudillos? Si alguna constante existe en el fecho americano que las huestes indianas hacen realidad, esta no es otra que la prevención antiseñorial, que reiteradas peticiones —desde 1518— obligan a la Corona a prometer, con fuerza de ley, no enajenar de su dependencia realenga parte alguna de las nuevas tierras. Las huestes indianas —libres, voluntarias y abiertas— no pueden ser vistas, por consiguiente, como un trasunto de esa medievalidad terrícola, tan reglada y jerarquizada, sino como resultado de un germen muy distinto que ahora pasará al primer plano.

Se nos dispensará la extensión que hemos concedido al tema de las huestes de la Reconquista en razón de ser indispensable desvanecer la idea de su continuidad en las huestes indianas. Porque lo cierto es que si Zavala no sostuvo tal cosa y sólo lo planteó como posibilidad —generalmente admitida y repetida más rotundamente desde entonces—, justo es que procuremos dar respuesta a los interrogantes que él abrió, para lograr así una más desembarazada aproximación a tema tan importante. El mismo Zavala dio el primer paso en otro estudio posterior⁵⁴ que permitía una fecunda visión compa-

⁵⁴ Silvio Zavala: *Las conquistas de Canarias y América. "Tierra Firme"*, (Madrid), I, núm. 4 (1935), págs. 81-112, y II, núm. 7 (1936), págs. 89-115, reproducido en "Estudios Indianos" (México), 1948, págs. 9-95. Debe advertirse, no obstante, que hasta la época de los Reyes Católicos en el caso de Canarias sólo cabe ver una empresa feudal, típicamen-

rativa; pero desgraciadamente apenas se ha visto lo que podía significar aquella nueva perspectiva.

2) *Diferenciación con las actividades menores de la Reconquista*

Fue Mario Góngora, que como Meza Villalobos se planteó específicamente la tarea de estudiar el funcionamiento del equipo de conquista, quien estuvo más cerca de descubrir el modelo originario de la hueste indiana, ya que tan próximo llegó a situarse al punto de partida. Pero al centrar sus preferencias en el análisis de las modalidades marginales —cabalgadas, salteos, etc.—, hubo de limitar su investigación obligado a buscar unos precedentes a estas acciones, que encuentra en la activa vida de frontera de las cabalgadas sobre la tierra de moros, en el siglo XV. Es cierto que si insiste en el modelo de esas pequeñas acciones de sorpresa y saqueo en las zonas de contacto con los moros de Andalucía, también menciona las que se llevaron a cabo sobre la costa africana de Berbería, pero considerándolas como idénticas, sin descubrir su diferencia. Así, llegó al mismo umbral del tema, con verdadero acierto, sin ampliar más el campo de su examen por dedicar su atención a la actividad de esos grupos, interesado por los repartos de botín —fenómeno común a todas las acciones militares— y la figura de “compañía” y, con ello, consideró que de las cabalgadas de la reconquista partía una trayectoria que se transplantó a Indias. Y esto, cuando pudo ver como el *Fuero de las Cabalgadas* las configuraba como acciones de iniciativa señorial o concejil, con grupos de participantes cerrados, ligados a su dependencia o vecindad, como las huestes, hasta el extremo de ser dirigidas por los alcaldes o adalides que se designaran⁵⁵, es decir, sin apartarse del mol-

te señorial, con sus rasgos característicos de investidura y pleito homenaje.

⁵⁵ *Fuero sobre el fecho de las cabalgadas*. En *Memorial Histórico Español*, colec. de doc., opúsculos, etc. public. por la Real Academia de la Historia. Madrid, 1851, tom. II, págs. 437-506. Góngora utilizó el

Fuero Viejo de las Cabalgadas, incorporado en el *Fuero de Usagre*, edic. Rafael de Ureña y Adolfo Bonilla, Madrid, 1907, y al *Fuero de Coria*, edic. Emilio Sáez y estudio de José Maldonado y Fernández del Torco. Madrid, Inst. Est. Admón. Local, 1949.

de de la hueste en otra cosa que el alcance y volumen de la expedición. Y es que, en este caso como en tantos, no cabe dejarse guiar por los hábitos —como la costumbre de los repartos de botín, etc.—, que responden a las normales técnicas de guerra, sino que es preciso valorar las estructuras, que son las únicas que permiten configurar y definir las instituciones.

Ciertamente, la cabalgada fronteriza, como empresa de castigo o salteo sobre la tierra enemiga, no requería el previo llamamiento real, es decir, cabía realizarla por directa iniciativa, pero aun así, no podían efectuarla a su antojo un grupo de personas que por su cuenta y riesgo lo decidieran, puesto que esta decisión correspondía a quien ejercía jurisdicción: el Rey⁵⁶, por supuesto; el señor⁵⁷ o el concejo⁵⁸, para tomar parte en la empresa sus participantes de acuerdo con su vinculación al señor o al concejo, en razón de vasallaje o vecindad. No cabía, pues, engancharse libremente a una cabalgada, sino que la realizaban los hombres de quien la decidía, hasta el extremo de no ser un acto voluntario, sino una obligación de servicio, de forma tal que se sancionaba a quienes, estando sujetos a la prestación, dejaran de asistir⁵⁹. Por consiguiente, esta forma medieval de cabalgada fronteriza no puede situarse

⁵⁶ Por eso, en las *Partidas* puede leerse: "et aun tovieron por bien que si el rey diese talegas o alguno otro que estudiase en su lugar a los que fuesen en las cabalgadas.." (ley V, tit. XXVI, Part. II).

⁵⁷ "Et si algun rícohome que toviere tierra del [Rey] enviase sus caballeros en cabalgada dandoles el señor talegas para is en ella.." (ley V, tit. XXVI, Part. II) En la ley XXXI, al hablar del reparto de lo que tomaren, se nos distinguen las dos formas en que un señor podía enviar a su gente a la cabalgada: a su costa o a soldada, pues "si non fuesen asoldados.. partirlo entre si... mas si a soldada estubiesen debe seer todo del señor de quien la tomasen".

En muchos fueros se previene también quien había de encabezar la cabalgada, así en el de Baeza [³⁰], 677: "el señor de la villa con el iuez e con los alcaldes gujen la caualgada e aquellos que ellos mandaren".

⁵⁸ En el *Fuero de Baeza* [³⁰], vemos, por ejemplo, 670: "Quando el conceio hueste o caualgada quisieren fazer" ..

⁵⁹ También, en el *Fuero de Baeza* [³⁰], se dice, 672: "todo cauallero, siquier de villa, siquier de las aldeas, que de la caualgada romaniere —se quede sin ir— pecte I morauedi, sinon fuere enfermo o fuera del termino". Como se ve, es casi simbólica esta sanción pecuniaria, pero suficiente para mantener el título de obligatoriedad.

en paralelo con las empresas que, con el mismo nombre, se llevan a cabo en América. Como tipo de operación —respecto al fin que las promueve—, hay, eso sí, una cierta coincidencia entre ambas. Pero estos parecidos no permiten llegar más lejos, máxime cuando son tan frecuentes entre los actos de guerra, sobre todo al persistir la prestación fiscal —viéndola utilitariamente— y el armamento. Por eso, sólo cabe ver en la cabalgada fronteriza de la Reconquista un precedente de la *forma* de hacer esta especie de salteos en América, es decir, un precedente que podríamos llamar táctico, pero que en nada se refiere a la estructura institucional de quienes la hacen.

Por eso —y con razón— después de examinar Mario Góngora las actividades de las “entradas” indianas en paralelo con las acciones fronterizas contra los moros de Granada, su fina agudeza le lleva a comprender que no hay una correspondencia demasiado clara con tales precedentes⁶⁰, ligándoles tan sólo por una *relación genética* sobre la conformación de tipos de guerra.

En cambio, cuando Góngora habla de los “salteos” sobre el ámbito africano⁶¹, en frente de la Andalucía atlántica y las Canarias, tuvo la intuición de adivinar una sorprendente analogía, que sólo dejó apuntada, para no desviarse de su tema. Se extendió, eso sí, sobre la técnica de los salteos y sus fines lucrativos, sin ahondar en las diferencias estructurales de estas expediciones con las cabalgadas fronterizas, para convenir en una “analogía de situación andaluza - canaria - berberisca” que no es posible admitir. Con todo, hay que reconocer que se había dado un gran paso, hecho posible por los trabajos de Rumeu de Armas.

Es evidente que una de las razones que han podido determinar esa tendencia a establecer un estrecho nexo entre el aparato de expansión indiana y los cuadros medievales de la Reconquista, se basa en la terminología utilizada ya que, al nacer las nuevas formaciones en América por deslizamiento,

⁶⁰ Góngora [12], pág. 95.

⁶¹ Góngora [12], págs. 95-98.

se encontraron con una institución de conquista que no tenía nombre, por lo que los mismos cronistas se valieron de los antiguos, salpicándoles de vez en cuando en sus escritos. Así, emplearon algunas veces la denominación de *hueste* al hablar del ejército de un conquistador, como se sirvieron de los términos *salteo*, *cabalgada*, etc., para referirse a las técnicas de acciones marginales. La predisposición de los historiadores a operar con nombres de significado conocido, determinó luego su generalización, con lo cual se consagraron en los textos y se robusteció, de rechazo, la idea de ese nexo con el pasado de la Reconquista. Y esto, cuando en los documentos y en las crónicas, esos términos son los menos frecuentes, especialmente el de *hueste*, como el de *cabalgada* prácticamente desaparece tras la etapa de Pedrarias, que utilizó tales denominaciones con mayor abundancia.

3) El problema de la terminología

Mario Góngora ha tenido el acierto de plantear este problema de la terminología, no con el propósito de rastrear el posible origen de la institución —como en el caso nuestro—, sino movido por la extrañeza de que haya persistido ese nombre de *hueste*, "que tanta fortuna ha tenido en la literatura histórica reciente", cuando, dice, estaba "anticuado" ya en 1500⁶². En efecto, no es fácil encontrarle⁶³ y menos en los documentos. Respecto a su utilización, agrega —en lo que tiene razón—, que técnicamente "tampoco es justo, pues en la Edad Media castellana designa sobre todo a grandes expediciones militares comandadas por el Rey o por un magnate en su nombre". Aunque ya sabemos que *hueste* es también "unidad" de una jurisdicción, como la de un concejo, aunque no fuera grande, la apreciación, respecto a la impropiedad, es

⁶² Góngora [62], pág. 10.

⁶³ Examinados con detenimiento varios cantos de Juan de Castellanos en sus *Elegías de Varones Ilustres de Indias* (escritas por 1584), encontramos alguna vez el término *hueste*, como cuando, al hablar de los

preparativos de Ordas, dice: "de mil soldados buenos formó *hueste*", 1ª Parte, eleg. IX, canto I, estrofa 12 (tomo I, pág. 336 de la edic. de Bogotá de 1955). Pero fue suficiente esta pervivencia para que, después, la utilizaran los historiadores.

exacta, más que por "anticuada" o por asociarse a grandes expediciones, por no corresponder —como lo hemos visto— a su significado jurídico.

Lo más frecuente, sobre todo en los documentos, es designar al conjunto de hombres enganchados por un caudillo con el nombre de "gente", término exacto, que responde además al origen modélico, como lo veremos más adelante. Los cronistas también le emplearon reiteradamente, como lo encontramos en los mismos cantos de Castellanos que examinamos a título de ejemplo, donde se utiliza con abundancia predominante. Veamos algunos casos: "para tratar de Ordas y de su gente"⁶⁴; "al tiempo que su gente se despacha"⁶⁵; "Ordas mandó hacer la gente presta"⁶⁶; "el Ordas con su gente castellana"⁶⁷; "determinó de reformar la gente"⁶⁸. Lo mismo se repite en otros casos, como cuando trata de la expedición de Jiménez de Quesada: "dos partes de la gente que sacamos"⁶⁹, y así sucesivamente.

Con igual abundancia, aunque proporcionalmente no se repite tanto, fue empleado el término "compañía", perfectamente adecuado a la realidad funcional. Castellanos, por ejemplo, le utiliza muchísimas veces, tanto en el sentido de conjunto conquistador, alternándole con *gente*, como para referirse a uno o varios de los grupos componentes. Veámoslo: "llegó pues con aquella compañía"⁷⁰; "camina la hambrienta compañía"⁷¹; "como llegase pues la compañía"⁷²; "e ya con guías nuestra compañía"⁷³; "con aquellos heroicos compañe-

⁶⁴ Castellanos [6], I: Pte., eleg. IX, cant. I, estrofa 1^a, tom. I, pág. 334, de la edic. de Bogotá de 1955, por la que seguiremos citando. Preferimos utilizar un solo cronista para que pueda comprobarse como la variedad de términos no responde a una personal preferencia.

⁶⁵ Castellanos [6], I: Pte., id. id. estrofa 28, tom. I, pág. 339.

⁶⁶ Castellanos [6], I: Pte., id. id. estrofa 46, tom. I, pág. 343.

⁶⁷ Castellanos [6], I: Pte., id. id. estrofa 51, tom. I, pág. 343.

⁶⁸ Castellanos [6], I: Pte., id. id. es-

trofa 56, tom. I, pág. 344.

⁶⁹ Castellanos [6], II: Pte. eleg. IV, cant. III, estrofa 129, tom. II, pág. 472.

⁷⁰ Castellanos [6], I: Pte., eleg. IX, cant. I, estrofa 36, tom. I, pág. 341.

⁷¹ Castellanos [6], II: Pte., eleg. IV, cant. IV, estrofa 52, tom. II, pág. 487.

⁷² Castellanos [6], I: Pte., eleg. IV, cant. IV, estrofa 52, tom. II, pág. 488.

⁷³ Castellanos [6], II: Pte., eleg. IV, estrofa 67, tom. II, pág. 490.

ros"⁷⁴; "en busca de los otros *compañeros*"⁷⁵; "se quedaron no pocos *compañeros*"⁷⁶. También, con este último sentido de parte del conjunto o con valor plural, indistintamente, se empleó el término "soldados", a pesar de su impropiedad, puesto que, como sabemos, no iban a soldada. Lo cierto es que se repite con mucha frecuencia en relaciones, memoriales, probanzas y también por los cronistas. Castellanos, por ejemplo, escribió: "siendo por los *soldados indagadas*"⁷⁷; "mandó que los *soldados* se aderecen"⁷⁸. Sin duda se trata de un fenómeno de contagio, al traspasarse a América esta denominación, corriente ya en Europa para el que actúa en la guerra. Con mayor vaguedad aparece el término "hombres", como el de "peones", "caballos", en el sentido de gente a caballo, para designar la forma actuante de los componentes. Incluso en sentido genérico suele utilizarse algunas veces la voz "campo", como en estos casos: "envió, pues, tres hombres a que vengan el *campo*"⁷⁹; "el *campo* todo se holgó de vello"⁸⁰, aunque en ocasiones tenga el sentido de campamento o "real", como suele llamársele.

Así pues, a pesar de tantas variantes, en la época no se usaron apenas, práctica ni legalmente, denominaciones tales como *mesnada* o *hueste*, que sólo se salpican excepcionalmente, mientras el término *gente* es el más común. Precisamente, esa vaguedad de dependencia que rodea al término *gente* viene a señalarnos el nexo auténtico —del que hablaremos— y el escrúpulo con el que, en aquel entonces, procuraban diferenciar aquellas fluidas unidades de toda posible relación con las formaciones medievales que hicieron la Reconquista.

Ciertamente, ante esta realidad, hemos estado vacilantes sobre el término que debíamos emplear y hasta tentados de volver al auténtico de *gente*. No obstante, hemos creído pre-

⁷⁴ Castellanos [63], IV Pte., *Historia del Nuevo Reino de Granada*, cant. II, verso V, tom. IV, pág. 174.

⁷⁵ Castellanos, II Pte., eleg. IV, cant. IV, estrofa 18, tom. II, pág. 481.

⁷⁶ Castellanos [63], II Pte., id. id. estrofa 54, tom. II, pág. 487.

⁷⁷ Castellanos [63], II Pte. id. cant.

III, estrofa 104, tom. II, pág. 468.

⁷⁸ Castellanos [63], II Pte. ind canto IV, estrofa 3, tom. II, pág. 478.

⁷⁹ Castellanos [63], II Pte., id. id. estrofa 53, tom. II, pág. 487.

⁸⁰ Castellanos [63], II Pte., id. id. estrofa 61, tom. II, pág. 488.

ferible servirnos del que ya es tradicional, tanto por encontrarse ya establecido en la literatura histórico-jurídica, como por ser mucho más expresivo en nuestro tiempo que el de *gente*. Al haber sido transportado este vocablo de su propio ámbito —el marítimo—, no es menos evidente que sólo se mantuvo —y entre la gran cantidad de variantes indicadas— por no haber llegado a establecerse el que pudo ser propio a las acciones de conquista terrestre desempeñadas por el grupo de hombres al que siguió aplicándose por inercia. Carente de significado auténtico y desplazado de su realidad, nos pareció vano pretender restablecerle. Sobre todo porque, con el término *hueste indiana*, calificada así, ya existe el distingo que puede singularizarla, con clara diferenciación de la hueste medieval de la Reconquista.

4) *Otras rectificaciones sobre peculiaridades de la "hueste indiana" y su caracterización*

Pues bien, descartado ya todo parentesco entre los equipos de conquista y aquellas unidades de la Edad Media —incluso en la denominación—, es preciso rectificar otra de las afirmaciones que con la misma frecuencia se repiten: la naturaleza particular de la hueste indiana, fundamentalmente para matizarla de conformidad con la realidad jurídica, puesto que no hay posibilidad de desconocer su carácter de milicia real. La hueste indiana, por lo pronto, se monta sobre un título de mando que otorga la Corona, por lo que, jurídicamente, si el cargo es real, el ejército que se prevé en las mismas licencias tiene también que ser considerado como ejército real, tenga las características que se quiera. Si en la Edad Media los condejes habían de acudir por obligación a la hueste, como servicio, constituyéndose con ellos el ejército real, aviándose también a sus expensas ¿por qué no debe ser considerado como tal la hueste indiana, si además, es el resultado de un ofrecimiento voluntario, "por la mucha voluntad que teneis de nos servir y del acrecentamiento de nuestra corona real", según la fórmula que suele encabezar las capitulaciones?

Las huestes indianas están formadas por gentes que, proce-

dan de la jurisdicción que sea, desde el momento que se enganchaban quedaban incluidas en el pleno y total réalengo, actúan bajo las banderas reales, toman posesión y conquistan la tierra en nombre del Rey⁸¹ y no de un señor, con ellos están los oficiales reales y sirven a las órdenes de un caudillo con títulos reales expedidos al efecto o presuntos, en cuyo caso se apresurará a pedirles. Sobre estas bases no cabe discusión ni duda: son ejércitos reales.

Cierto que la idea del particularismo ha sido el resultado de sobreestimarse el hecho de montarse las huestes indianas a "costa y minción" del solicitante de la empresa. Pero, sobre este particular cabe adelantar una realidad, que no es precisamente el desentendimiento de la Corona, por la necesidad de emplear sus fondos en las guerras de Europa, sino que si tal costumbre se mantiene es en contra de los propósitos reales y como resultado de la puja que los distintos promotores establecen para ofrecer condiciones que les facilitaran la concesión de la empresa. Tantas veces se legisla sobre el particular, la Corona tiende a una efectiva intervención de costas, que los solicitantes procuran orillar para poder participar en la totalidad del beneficio. Más aún: si se examinan detalladamente estas empresas, podrán comprobarse cómo la Corona cubrió en numerosas ocasiones los déficits de los promotores, acudió con ayudas, participó en sus costos o se comprometió —para sujetar la ligereza y fantasía de tantos peticionarios— a gratificaciones posteriores, de acuerdo con sus resultados y según los gastos que se hicieran, escarmentada por inversiones que muchas veces tuvieron resultados negativos. Además, no debe olvidarse que lo más frecuente era el reavituallamiento de las expediciones utilizando, a título de préstamo, los fondos de la Caja Real, sino retenían los quintos para mejor ocasión.

La falta de soldada y la aportación personal del armamento no pueden tampoco valorarse en el sentido que es habitual, tanto por tratarse de condiciones ofrecidas por el promotor, como por ser ello normal y estar previsto en las leyes desde

⁸¹ Francisco Morales Padrón: *Descubrimiento y toma de posesión*. "Anuario de Est. Americanos" (Sevilla), tom. XII (1955), págs. 321-380.

siglos —como veremos—, pues esa aportación era la contra-prestación para hacer suyos los provechos. Además, de acuerdo con un pacto tácito —si no se expresaba en la capitulación, como era lo normal— gracias a ese sistema tenían parte en la posesión de tierras, solares y encomiendas, y recibían la merced de las exenciones tributarias. De ahí que se fueran los promotores y luego la *gente* quienes llegaron a imponer ese *modus operandi*.

En efecto, no debe olvidarse que la Corona inició la empresa de las Indias por el procedimiento contrario, destinando tropas reales, como se hace en el segundo viaje, al resolver “qu'entre la *gente* que mandamos ir en la armada”⁸²... vayan 20 lanzas ginetas de las de la Hermandad qu'estan en este reyno de Granada”⁸³, del mismo modo que los viajes colombinos son prácticamente costeados por la Corona, que corrió con los gastos de aprovisionamiento por medio de flotas, sin apenas otro beneficio que el derivado de la soberanía y ser sus puertos receptáculo de los productos que llegaran. La satisfacción que podía producir la extensión de la Fe católica, en lo que se centraba la bula papal, no significaba ningún provecho. Pronto, además, el sistema colombino hace crisis pues al esfuerzo económico que supuso el segundo viaje, con pago de tres mil maravedís por cada tonelada, más los mantenimientos, salarios y soldadas, no correspondió otro resultado que la gran desilusión por el hambre y las dificultades crecientes que padecían en La Española, hasta el extremo de tener que ordenar aprontar cuatro carabelas, con inversión de dos cuentos de maravedís, que Fonseca había de recibir en abril de 1495, para enviar los primeros socorros con las instrucciones que los Reyes le daban para que las carabelas “partan luego pues como sabeis —le dicen— los que están en las dichas Indias tienen necesidad de mantenimientos, y si se tardase podrán rescebir daño y aun peligro”⁸⁴.

⁸² Obsérvese el empleo del término *gente* en relación con una empresa marítima, distinguiéndola de los que iban a establecerse en La Española.

⁸³ *CoDoIn, América*, Madrid, 1864-84, vol. XXX, págs. 70-71. Cédula Real

del 23 de mayo de 1493.

⁸⁴ C. R. del 7 de abril de 1495. *CoDoIn relativos al descubrimiento... de América y Oceanía*. Madrid 1882, tom. XXXVIII, pág. 321.

Ahora bien, en esa misma época, hasta la Corona han llegado otras sugerencias, como por ejemplo el ofrecimiento de Juanoto Berardi, florentino, que se compromete, por asiento del 9 de abril de 1495, a fletar hasta doce navíos de porte de novecientas toneladas, rebajando la aportación real a dos mil maravedís por tonelada, más otra cantidad —según era costumbre— por navío "para sebo, e manguera e adobo de cubiertas", con las soldadas para los pilotos. La economía era grande, pues a más de ahorrarse mil maravedís por tonelada, el flete con la cargazón de retorno "de cosas de Sus Altezas" sería gratuito. El sistema previsto era escalonado: cuatro navíos se despacharían tan pronto se efectuara la entrega, otros cuatro saldrían en junio y los cuatro restantes en septiembre. ¿Cuál era el secreto de tal oferta? Pues sencillamente, que dos navíos de cada expedición "han de quedar a descubrir"⁸⁶ y, naturalmente, a rescatar por trueque lo que de provecho encuentren en las tierras que visiten.

No era esta la única oferta que los Reyes habían recibido, pues como le previenen a Fonseca en la cédula citada "Nos han dicho... que otros irán a descubrir, si se les hace parte de lo que descubrieren"⁸⁶, lo cual origina la real provisión de 1495 que "vos mandamos que la fagais pregonar e publicar en esa comarca —le dicen a Fonseca— y dar el traslado della a quien lo quisiere". Si el regreso de Colón y su reclamación paraliza la puesta en práctica de esas operaciones de descubrimiento y comercio, las recreadas complicaciones que surgen en La Española después del tercer viaje⁸⁷ determinarán

⁸⁶ Asiento con Juanoto Berardi, Valladolid, 9 de abril de 1495. *CoDoIn, Am.*, tom. XXXVIII, págs. 324-328.

⁸⁷ C. R. del 7 de abril citada [⁸⁶], págs. 321-22.

⁸⁸ Según el asiento que se tomó con Colón para este tercer viaje, habían de ir 300 personas cuyos sueldos calculados para seis meses, eran los siguientes: 40 escuderos a 30 maravedís por día más mantenimientos, 302.400 maravedís; para 30 marineros, por los mismos conceptos, 226 mil 800; para 30 grumetes, id. 172.000; para 20 lavadores de oro, id., 151.200;

para 100 peones, también salario y mantenimientos, 576.000; para 20 oficiales, de diversos oficios, 151.200; para 50 labradores y 10 hortelanos, también a sueldo y mantenimiento por igual tiempo, 309.600. En total un cuento y 890.000 maravedís. A ellos se sumaban 914.800 para mantenimiento de 30 mujeres y gastos de flete de todos ellos. Los gastos, para la ampliación de tiempo de servicio prevista y compra de ganado y trigo o pan ascendían a otros 5.446.800 maravedís. *CoDoIn, Am.* XXXVIII, págs. 365-370.

la crisis definitiva del sistema colombino, para dar paso a la libre navegación del que se ofreciere para ello: Ojeda, Guerra y Niño, Pinzón, como Lepe y Bastidas serán los protagonistas de estos viajes de descubrimiento y rescate, semejantes, en su planteamiento, a los que la Reina autorizó sobre la costa de Guinea en 1475, con variantes de detalle que aquí no interesan, viajes que el final de la guerra con Portugal había paralizado⁸⁸.

La Corona, pues, no se aparta del montaje directo de las expediciones por una decisión de desentendimiento, obligada a acudir con los recursos del erario a los asuntos europeos, sino ante la presión ejercida por la crisis de La Española —cuyos pobladores no se resignaban a vivir como meros instrumentos del utilitarismo colombino, sin ser parte⁸⁹— y la presión que también ejercen, paralelamente, los hombres de empresas marineras, que veían limitado el camino de Africa por la paz de Alcaçovas⁹⁰, y cerrado el de las tierras trasatlánticas por la exclusiva colombina. Un indicio de esta inquietud por saltar las barreras establecidas le tenemos en los viajes fraudulentos, que la Corona persigue⁹¹, del mismo modo que se multiplicaron gestiones para abrirse paso a través de las barreras establecidas. La deseada coyuntura la encuentran

⁸⁸ Sobre las actividades de rescate y salteo a lo largo de ese litoral africano, Vid. Antonio Rumeu de Armas: *España en el Africa Atlántica*. Madrid, Inst. Est. Africanos, 1956, 2 vols., donde se recoge toda la bibliografía. Concretamente, sobre la actividad de los hermanos Pinzón y las incidencias en estas aguas, buen resumen, con referencias documentales, en Francisco Morales Padrón: *Las relaciones entre Colón y Martín Alonso Pinzón*. "Revista de Indias" Madrid, núm. 83 (1961), págs. 95-105.

⁸⁹ Estos problemas están perfectamente estudiados por Juan Pérez de Tudela: *Castilla ante los comienzos de la colonización de las Indias*. "Rev. de Indias" (Madrid), núm. 59 (1955); *La quiebra de la factoría y el nuevo poblamiento de La Española*. "Rev. de Indias" (Madrid), núm. 60 (1955), 197-252.

⁹⁰ Sobre la trascendencia de la paz de Alcaçovas, a este respecto, vid. el libro de FLORENTINO PEREZ EMBID: *Los descubrimientos en el Atlántico hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla, 1948.

⁹¹ Es el caso de la orden de 29 de octubre de 1495 para proceder contra Fernando Manzano, Lorenzo Yáñez y Alonso Morales por haber quebrantado en Guinea el tratado con Portugal (*CoDoIn, Am.*, t. XXXVIII, págs. 89-344). como otra para embargar los navíos de Bartolomé Colín y Alonso Medel por "viajes arbitrarios", dada en Medina a 22 de junio de 1497 (*CoDoIn*, tom. XXXVIII, págs. 392-93) o la dada en Granada a 4 de febrero de 1501 para prender a Francisco Riverol y Juan Sánchez (*CoDoIn, América*, XXXVIII, pág. 464).

esos promotores en la crisis del plan colombino, a partir del momento en el que la Corona se veía obligada a un gran esfuerzo para despachar, una tras otra, armadas que llevaran víveres a los hambrientos pobladores. Sostener a distancia a aquellas gentes, a través del puente atlántico de socorros, era un sacrificio muy costoso. Ellos se ofrecieron a realizar este servicio, a cambio, claro es, de que se les permitiera recorrer y comerciar en tierras no visitadas. Hundido el prestigio de Colón, esta corriente de ofertas es la que se abre paso. De las vías de recomendación a las que apelan los demandantes tenemos un ejemplo en la gestión de un tal Juan Dornelos, de la que nos habla una carta real, en la que se dice: "el Doctor Fray Juan del Puerto nos hizo relación de vuestra parte, como vos queriades ir a descubrir con ciertos navios por nuestras mares..."²².

Si en esta época inicial —tras los primeros viajes de Colón— la Corona se vio presionada en España, después esa presión procederá de América, pues tantas veces como pretende llevar a cabo directamente y a sus expensas la acción de población y expansión —envío de Perdodarias, con su expedición, envío de Solís, Leyes Nuevas, etc.—, serán los promotores de Indias los que frustraran tales deseos, para poder "ser parte" principal en los beneficios. La historia de las pujas y solicitudes de tantos capitanes soñadores de fantasías, sería interminable. Su voluntariedad no les fue impuesta; ellos la impusieron.

II. EL ORIGEN MODELICO: EL "FECHO" DE LA MAR

Naturalmente, si la *hueste indiana*, según vimos, no es una pervivencia de la hueste medieval, ello no quiere decir que deba ser entendida como una absoluta innovación, brotada súbitamente sin un precedente, pues le tiene, aunque no nos sea tan visible por su rápida e irregular evolución, ante las nuevas circunstancias. En este sentido, sí es cierto que se basaba en una tradición medieval. Lo que sucede es que esta es muy distinta de la que ha venido alegándose, del mismo

²² Carta de los Reyes a Juan Dornelos, Sevilla, 6 de mayo de 1500 (CoDoln, América, tom. XXXVIII, pág. 424).

modo que su origen causal es otro del que se ha considerado como incuestionable —las conveniencias de la Corona—, a fuerza de repetirse. La oscuridad que ha velado esta realidad ha sido consecuencia, simplemente, de que la hueste indiana, como procedimiento, no fue implantada en un momento dado —porque no la implantó la Corona—, sino que se deslizó de una forma casi invisible, a lo largo de un período de tiempo, para encontrarnosla, cuando ya se advierte su existencia, actuando en su total plenitud.

Desenfocado el origen causal y contemplada la hueste india en su forma ya evolucionada, pareció lógico relacionar su existencia con los problemas que la Corona tenía en ese momento, es decir, con problemas posteriores a los que determinaron su aparición, con lo que ya no fue posible identificar el origen modélico. De aquí que su autenticidad se haya visto con tan poca claridad. Por eso, el método de reandar el camino, hasta llegar a su causalidad, ha sido el que nos llevó a unos resultados evidentes sobre su origen modélico, es decir, al precedente. Y lo curioso es que, como en tantas ocasiones, la mayoría de las piezas estaban a la vista, publicadas desde hace muchos años y bien conocidas. Faltaba, tan sólo, advertir el proceso, identificar la pieza clave que, al permitir encajar todos los demás fragmentos, nos descubría las huellas de su deslizamiento, hasta llevarnos al precedente buscado.

Si, tras los primeros viajes colombinos, son gentes marineras o quienes se pliegan a sus hábitos, los que se lanzan a los *viajes de rescate y descubrimiento*⁸⁸, lógico es que fueran

⁸⁸ Obsérvese que no empleamos la denominación de *viajes menores* porque, aparte de ser "mayores" que los de Colón en distancia y costas descubiertas, este término —inventado caprichosamente por Navarrete, en el pasado siglo, para clasificar de alguna manera los viajes que se suceden a continuación— no sirve para distinguir las diferencias que entre ellos existen, por lo que ni es válida esa denominación en cuanto a su alcance, ni tampoco para caracterizar unas empresas que no pueden englobarse bajo un mis-

mo título. Unas, las primeras, sólo buscan *rescatar y descubrir*, por eso las llamamos así; otras tienen, en cambio, una aspiración de *establecimiento y penetración*. Francisco Morales Padrón también reaccionó contra aquella absurda denominación en su *Historia General de América*. Madrid, Espasa-Calpe, 1962, llamándoles "viajes andaluces", forma que si aún no les distinguía por sus propósitos, superaba ya aquella calificación de minoridad que, llamativamente, era incompatible con su realidad.

sus costumbres y técnicas las que se infiltraran en la empresa americana. Los primeros promotores y sus navegaciones van a imponer, por lo pronto, ese sistema ya practicado anteriormente sobre las costas africanas hasta la Mina, en el que las formas de actuación aparecen definidas por una iniciativa y se concretan en un enganche voluntario, muy diferente del *servicio*. El promotor pensaba en el beneficio de un rescate, tanto más provechoso, cuanto que nadie había llegado hasta allí, en aquella ilusión que identificaba lo desconocido con unas riquezas naturales que, por serlo, habían de estar intactas. De aquí su interés por el descubrimiento. Así penetraba el sistema *marinero*, del que justamente llegará a derivarse la hueste indiana, según hábitos marineros y no de mesnadas. El efecto producido por esta irrupción marinera, en busca de tierras desconocidas, a las que se va voluntariamente, en puja o competencia con otras posibles ofertas —tal como lo vimos en el caso de Berardi⁹⁴—, creará una costumbre y dará paso, a través de una evolución, al nuevo procedimiento. Su impronta será profundísima, a pesar de ser muy breve este período formativo, en el que se desliza el sistema. Por eso, ni Vargas Machuca, ni Solorzano, ni los tratadistas posteriores advirtieron la vía a través de la cual penetró la técnica operativa que consideran, simplemente, como singular.

Hecha esta enunciación de planteamiento y concretado el campo de nuestra atención, lo que nos interesa ahora es conocer las bases sobre las que venía funcionando el "fecho" de la mar, puesto que de esa tradición, introducida en América con los viajes de *descubrimiento y rescate*, se derivará la for-

⁹⁴ Para evitarse Berardi pujas posteriores que pudieran marginarle, con pérdida de la exclusividad en que basó su oferta, se cuidó de establecer en el asiento que hizo con los Reyes el 9 de abril de 1495, esta condición: "que aunque alguna persona quiera abajar el precio de dicho flete de dicho número de novecientas toneladas, que no se le pueda dar, ni quitarlo al dicho Juanoto, cumpliendo él lo que segund esta escritura es obligado a cumplir" (*CoDoIn, América*, tom. XXXVIII, pág. 328). En el mismo volumen figura otra cédula (pág. 355) que demuestra el interés que tuvo en quedar a cubierto de las pujas, pues en ella se dice por los Reyes, el 12 de abril, que las "ciertas condiciones en el dicho asiento contenidas, por la presente seguramos e vos certificamos que aquel se guardará e cumplirá con vos en todo e por todo, en lo que a Nos atañe e incumbe de guardar e cumplir, guardando e cumpliendo vos..."

ma de actuación posterior. Así quedará comprobada la realidad del aserto que dejamos establecido.

1) Singularidad del "fecho de la mar"

La organización de una armada, así como la guerra en la mar, era considerado como mucho más dificultoso que la acción terrestre; tanto, que el propio Alfonso X, recogiendo las ideas que se tenían al comienzo de la baja Edad Media, dejó consignado en las *Partidas* que "la guerra de la mar es como cosa desesperada et de mayor peligro que la de tierra por las grandes desaventuras que pueden hi acaescer"⁹⁵. A ello se debe que, cuando los reyes tengan necesidad de utilizar navíos para sus empresas —ya tardíamente— se encuentren obligados a prestar una gran atención al problema. De aquí que el "fecho" de la mar se asiente sobre bases más abiertas y con mayores protecciones, tanto por ser más nuevo su planteamiento, como por no haber implicado un dominio de espacio, por lo que la apetencia señorial no se dejó sentir —por falta de tradición feudal a este respecto— en la misma medida que sobre la tierra. Si las huestes o mesnadas podían improvisarse, poniéndose en marcha los pobladores de villas o aldeas bajo sus respectivas jurisdicciones, el "fecho" de la mar exigía previamente un oficio, una dedicación habitual, de la que podían apartarse las gentes si sobre ellos se acumulaban prestaciones, en cuyo caso no era fácil rehacer de la nada esos equipos necesarios. Esto explica el goce de señalados privilegios, por un lado, en lo que se refiere a las villas marineras que habían de prestar los servicios de mar, y por otro la mayor facilidad de estar "suelta" la gente.

Ciertamente, cuando se tuvo conciencia de la importancia que podía tener el concurso naval, según la costumbre de la lucha terrestre se estableció también el servicio. Así vemos que en el libro *Becerro de las Behetrias de Castilla* se señala que determinadas villas del Cantábrico habían de hacer servicio en época de guerra, al llamamiento real, por término de

⁹⁵ Ley I, tit. XXIV, *Part.* II. Utilizamos la edic. compulsada oficial-

mente, de Madrid, 1807, con revisión ordenada a la comisión real.

tres meses, armada la nao o las dos naos que les correspondiese, abastecidas de lo preciso y montadas con sesenta combatientes, al cabo de cuyo plazo eran "libres y quitas las dichas villas que las alistaron", si bien el buque y las armas quedaban por el Rey en caso de que la campaña no hubiera terminado⁹⁶. Pero ¿de qué habían de servir las prestaciones y las naves si no se contaba con sus jefes, maestros y gente? Este fue, en efecto, el problema que dio singularidad al "fecho" de la mar y que impidió que el servicio naval fuera un calco del de hueste.

La primera razón de esa diferencia reside en la modernidad de la empresa naval, pues aparte la iniciativa del arzobispo Gelmirez, de carácter defensivo, como salvaguardia ocasional de las costas de Galicia, la Corona castellano-leonesa ninguna necesidad había sentido de atender a un montaje marítimo, pues la Reconquista era una pugna terrestre, seguida de Norte a Sur sobre líneas interiores. De aquí que, cuando los castellanos llegan a asomarse al mar y sienten ese defecto, resultara ya muy difícil configurar el instrumento oportuno en estrecho paralelismo con los moldes tradicionales de las huestes.

El primer choque con esa realidad se produce en la época de Alfonso VII, con ocasión de la empresa de Almería, que le obliga a contar con una experiencia naval para cercar la plaza por el lado del mar. Esta necesidad le impulsó precipitadamente la solución de contratar naves y gentes diestras —genovesas, especialmente, y pisanas— con derecho a repartirse el botín⁹⁷. Otro tanto vemos en la escritura hecha por los genoveses con el conde de Barcelona Ramón Berenguer IV, después del sitio de Almería, para cercar y expugnar Tortosa y luego las Baleares, a condición de recibir una tercera parte

⁹⁶ C. Fernández Duro: *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra*. Madrid, 1894, pág. 41. En el código del *Beçerro* de la Biblioteca Nacional de Madrid, sig. K. 49, hay diferencias en cuanto a las formas de este servicio.

⁹⁷ Adolfo Navarrete: *Historia marítima militar de España*. Madrid, 1901, tom. I, pág. 128. Rodrigo Amador de los Ríos: *Santander*. España. Sus monumentos y artes. Su natu-

raleza e historia. XXV, Barcelona, 1891, cree encontrar en las estrofas del *Poema de Almería* un indicio de la participación naval de gentes de Santander, simplemente por hablarse de castellanos, que evidentemente no pueden ser mas que huestes de tierra, como le rectificó A. Ballesteros Beretta: *San Fernando y el almirante Bonifaz*. "Archivo Hispalense" Sevilla, 2^a ep., 27-32 (1948), pág. 7.

de lo que se conquistara a los moros⁹⁸. Estamos, pues, ante un sistema de contrato de servicios de gentes experimentadas —mediante el concierto con su señoría—, que hacen la guerra a su riesgo e incluso se unen a empresas de distintos soberanos.

2) *La repoblación del litoral cantábrico y las primeras empresas de apoyo*

Este imperativo será el que inclinará a los reyes de Castilla a prestar una creciente atención al ámbito marineró del que entonces disponen: el Cantábrico, a partir del mismo Alfonso VII, quien en 1136 da ya una carta a Santa María del Puerto (Santoña), pues cuanto más favoreciesen los reyes a los puertos del Cantábrico, mayor sería la consiguiente prosperidad de los mismos, y de ella se inferiría su futura potencia naval, como dice Ballesteros al comentar el hecho⁹⁹. Desde este momento se sucederán una serie de actos que tienden a transformar aquél litoral, dependiente hasta entonces de una serie de abadías, en puertos poblados, al amparo de privilegios ventajosos. Alfonso VIII, por ejemplo, en 1187 daba un fuero a la que crecerá como villa de Sancti Emetherii —Santander—, con disposiciones de exención de hueste, tal como la siguiente: "Homines ville non eant expeditionem nisi pro rege obsessio", seguida de privilegios de este tenor: "nec dent portaticum ullum in villa sua, nec in portu maris, de quacumque parte ueniant, per terram uel per mare", que les eximia de portazgo¹⁰⁰. Del mismo modo, en 1192, por privilegio rodado, adquiere el rey del monasterio de las Huelgas de Burgos, por 400 maravedíes de oro en las salinas de Atienza, el castillo y villa de Castro Urdiales, "in concambium pro uilla et castello

⁹⁸ *Annales Genuenses. Rerum Italicarum Scriptores*, VI, págs. 285-289. El original de la donación hecho por Ramón Berenguer IV en noviembre de 1148 se encuentra en el Archivo de la Cat. de Génova, copiado por Ugghelli que le publicó en *Italia Sacra*, 2ª edic., vol. IV, págs. 862-863. *Memorias de la Real Academia de*

la Historia. Madrid, 1879-1910, tom. V., pág. 153.

⁹⁹ Antonio Ballesteros-Beretta: *La marina cántabra y Juan de la Cosa*. Santander, 1954; donde se hace por memorizada historia, con absoluto apoyo documental, de este proceso. Se refiere a este dato en pág. 10.

¹⁰⁰ Ballesteros [⁹⁹], págs. 7-8.

quod dicitur Castro Ordiales situm in littore maris quod uos mihi concedentis, et ego a uobis accipio"¹⁰¹. En 1201 concede el monarca otro privilegio a Laredo, en el que se menciona un fuero desconocido, otorgado a Castro Urdiales, que se extiende al lugar, y se hace constar una cláusula que, según la copia romanceada, dice: "a vos don Pelegrin, mi amado clérigo, por razón de que empezasteis a poblar esta villa de Laredo, y porque por aumento de aquella población pusisteis gran diligencia", le concede las tercias de sus iglesias, renta que, después de muerto, según otro documento, disfrutarían los de Santoña, cuyo convento también tomó parte en la población¹⁰². Por un sistema parecido se organizará la villa de San Vicente de la Barquera, en 1210.

Es muy lógico que, en razón de estos antecedentes, Ballesteros calificara a Alfonso VIII como "el rey poblador" del litoral montañés, en virtud de lo cual debe ser considerado el iniciador de su "futuro florecimiento marítimo". Es posible que esta atención que Alfonso VIII dispensa a aquella costa estuviera movida por los problemas políticos que se centran en el golfo de Vizcaya, al unir a la Corona de Castilla la Guipuzcoa y Alava —antes dependientes de Navarra— y al sostener sus aspiraciones a la Gascuña, como dote de su esposa D^a Leonor, hija del rey inglés, cuya conquista emprende en 1204. Por lo pronto, así nacían los puertos que estarían en lid con su rival de Bayona y con los ingleses. Julio González incluso menciona una reclamación del rey británico por una captura marítima que forzosamente habría que atribuir a los marineros del Cantábrico¹⁰³.

Avanzado el siglo XIII, aparece ya la primera intervención de las gentes del Cantábrico en las empresas militares. Concretamente, don Antonio Ballesteros identificó a Roy García de Santander como factor importantísimo en la rendición de

¹⁰¹ Valora este hecho Ballesteros [°], pág. 12. Ref. Amancio Rodríguez López: *El Real Monasterio de las Huelgas de Burgos*. Burgos, 1907, tom. I, pág. 338.

¹⁰² Transcripción y comentarios en A. Ballesteros [°], págs. 12-14.

¹⁰³ Julio González: *Origen de la Marina Real de Castilla*. "Rev. de Archivos, Bibliotecas y Museos" (Madrid), LIV, 2 (1948), pág. 329. Ballesteros [°], no encontró apoyo para esta noticia (pág. 15).

Cartagena en 1245, hasta el extremo de premiarle después Alfonso X en un privilegio "por muchos servicios que nos fizo, sennalladamente por el servicio que nos fizo *sobre mar* en la nuestra conquista quando ganamos el regno de Murcia"¹⁰⁴. El carácter de tal hazaña, bloqueando Cartagena para aislarla de todo socorro frente a los barcos moros, el propio Ballesteros nos lo sintetiza al referirse a aquella flota, pues ahora, en contraste con el asedio a Almería del Alfonso VII, "ni genoveses ni franceses figuran como entidades marineras, aunque un jefe sea francés y la chusma cuenta con algunos franceses e italianos. Los navíos y el caudillo de mar en la toma de Cartagena no eran extranjeros"¹⁰⁵. ¿Qué quiere decir esto? Pues sencillamente que el servicio marítimo, al contrario que el de hueste, más que personal era económico, aportando naves y caudillos, los "sabidores del mar", que a ello se ofrecían, y engancharo gente, que se buscaba entre los ya avezados, deseosos de una ganancia. Por eso se tendía a robustecer con mercedes a los "sabidores", como caudillos, y a las villas marineras para que pudieran aprestar o arrendar naves, de las que también era normal que saliera copia de gente a la aventura.

Un caso semejante, a mayor escala, puede contemplarse en la empresa de Sevilla, con la escuadra que organiza y dirige Ramón Bonifaz, francés residente y naturalizado en Castilla¹⁰⁶, atraído posiblemente por Fernando III, sino se trata de una oferta de servicios. Cuando en 1247 el rey precisa del concurso naval para la conquista de la plaza, Ramón Bonifaz hubo de recorrer las villas más importantes de la costa cantábrica, donde había naves que "no sólo trabajaban por cuenta propia, sino que empezaban a ser tomadas a sueldo por soberanos extranjeros, cuando las necesidades de la guerra lo requirían"¹⁰⁷. El esfuerzo fue grande, pues consta que para acudir a la empresa no sólo se utilizaron naves disponibles, sino

¹⁰⁴ Se transcribe y comenta este privilegio por Ballesteros [9], págs. 19 y sgts.

¹⁰⁵ Ballesteros [9], pág. 28.

¹⁰⁶ Así lo asegura, rotundamente, Ballesteros [9], pág. 29.

¹⁰⁷ Adolfo Navarrete [97], pág. 143. Vid. también, Juan A. Llorente: *Noticias históricas de las tres provincias vascongadas*. Madrid, 1807, tom. II, pág. 286, en relación con el caso de Sevilla.

que incluso se construyeron otras para este fin concreto.

En estas condiciones, es fácil suponer también que la recluta fue muy amplia. El mismo Ballesteros afirma que "la chusma, en sus dos terceras partes, la constituían marineros franceses e italianos de las costas del Mediterráneo, entonces —aún— los más prácticos en navegaciones... Si el almirante, ya naturalizado en Castilla, no podía negar su oriundez extranjera..., es presumible que el rey quisiera asistiesen a éste otros cabos peninsulares; al frente de los mismos no puede vacilarse un momento que estuviera el nauta cántabro (Roy García de Santander), a quien el monarca regalaría luego un rico patrimonio en Palomares"¹⁰⁸.

Aparte del botín y de los repartimientos que se otorgan por el rey, después de conquistada la plaza —más tantas donaciones sueltas—, serán luego concedidos otros privilegios y mercedes a las villas cooperantes para robustecer su economía, distinguiéndose por lo tanto beneficios personales, correspondientes a los participantes, de otros beneficios corporativos a las villas, por su servicio económico en armar. De este tipo, mencionaremos algunos.

En 1255 —después de haber sido desconocido el privilegio de portazgo— se le devuelve a Santander "por acrecer les en sus bienes e leuar los adelante, e que sean más ricos e valan más, quito e franqueo a todos los vecinos moradores de Sant Ander... que no den portadgo en ningun lugar", con la excepción que se les señala de Sevilla y Murcia¹⁰⁹. Mucho más lejos se llegó con Laredo, pues además de dicha exención se les autoriza para "que pesquen et que salan en todos los puertos de León et Gallizia con la sal de nuestro salin et non con otra"¹¹⁰, extendiéndoseles esa facultad que antes podían tener sobre el área de Castilla a la del reino leonés, puesto que las dos coronas se habían unido.

¹⁰⁸ Lo demuestra documentalmente Ballesteros [⁹], págs. 20-34.

¹⁰⁹ Marques de Mondejar: *Memorias históricas de la vida y acciones del rey don Alfonso el Noble, octavo del nombre*. Madrid, 1783, pág. 224; lo da como confirmación.

¹¹⁰ Tomás González: *Colección de privilegios, exenciones y fueros concedidos a varios pueblos y corporaciones de la Corona de Castilla*. Madrid, 1830, tom. V, pág. 195.

En cuanto a los beneficios personales, en premio de los servicios cumplidos, no fue remiso Alfonso X, pues, en el repartimiento que hizo en 1252, apenas subió al trono, se apresuró a premiar a los que tomaron parte en la conquista de Sevilla. El texto así lo expresa: "tomó el Rey mil aranzadas de olivar de Huevar e mandó a Nicolás de la Torre del Oro que las partiese estas mil aranzadas a los Maestres, calafates e a los galeotes de las galeras e a todos los otros menestrales"¹¹¹.

3) *Dos ejemplos visibles: La situación privilegiada de los hombres de mar, en Sevilla, y el "asiento" con los cómitres*

Dentro de la misma Sevilla —a la que se dio para su gobierno el fuero de Toledo— quedaban "los de la mar" que quisieron avecindarse en una situación especial, sin duda para mejor atraerlos, sin que fuera en menoscabo de los privilegios que tuvieran en las villas del Cantábrico. Así, podrían vender al mayor y menor dentro de sus casas, del mismo modo que los del barrio de los Francos; tendrían veinte carpinteros que dentro del barrio hicieran sus navíos, tres herreros, tres al-fajemes, carnicería —guardando al rey sus derechos— y honra de caballeros, según el fuero toledano. A cambio, prestarían servicio de mar, sin pasar de tres meses, el año que les fuera pedido; pero dándoles el rey los navíos y quedando entonces exentos de acudir en hueste con el concejo¹¹². En la práctica, pues, estamos ante el caso de una "ciudad" dentro de otra ciudad, hecho que hay que imputar al interés de la Corona en favorecer un oficio para contar con gente que pudiera mantener el potencial marítimo.

¹¹¹ Fragmento del *Repartimiento*, Vid. especialmente Julio González: *El repartimiento de Sevilla*. Madrid. Consejo de Investigaciones, 1951.

¹¹² Diego Ortiz de Zúñiga: *Anales eclesidásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla*. Madrid, 1795, tom. I, 65. Es de notar que, quizá por aspirar Alfonso

X a crear otra base marítima en el Mediterráneo, al otro lado del reino Granadino, cuando otorgó fuero a Alicante también dispensó de ir en hueste con el concejo si hacían servicio de mar (Tomás González: *Colección* [¹⁰¹], tom. IV, CCLVII, pág. 102).

Que gozó la gente de mar de tales libertades, nos lo prueba la confirmación de sus privilegios, que, a petición suya, hizo Fernando IV, en 1310, haciendo constar que por haberles tenido de don Fernando, don Alfonso y don Sancho, "yo por facer bien y merced a los homes buenos de la mar... diles mi carta... en que les confirmé los privilegios, y las cartas y libertades, franquezas y usos... E mando que... ningún alcalde, ni alguacil, ni escrivano non fuese, ni osasen de estos oficios, sino aquellos que ellos pusiesen cada año, e que ningún adelantado, ni alcalde de vos los alcaldes mayores, nin de los ordinarios de y de Sevilla non fuessedes osados de oyr ningún pleito que al fecho de la mar, ni del río perteneciese... *sino los alcaldes ordinarios que fuesen puestos cada año entre los omes de la mar*"¹¹³, en paralelo con los privilegios que también se dieron, desde un principio, a los mercaderes de Génova y Barcelona. Y esto cuando, según lo estudió María del Carmen Carlé, Fernando III se mostró tan contrario a las tendencias gremiales de disfrutar de jurisdicción en sus profesiones¹¹⁴.

En conexión con lo expuesto está la iniciativa real de crear astilleros o atarazanas —sobre los restos de las musulmanas o de nueva planta, pues esto se discute—, que se instalan en el Arenal. Dice Ortiz de Zúñiga que se construyeron con "diez y seis anchurosas naves... sobre fortísimos pilastrones

¹¹³ Antonio Benavides: *Memorias de Fernando IV de Castilla*. Madrid, 1860, ap., doc. DXVII, pág. 746. En el fuero de Sevilla, que aparece copiado en los *Anales* de Ortiz de Zúñiga [¹¹²], figura ya esta concesión especial, tom. I, pág. 63.

¹¹⁴ María del Carmen Carlé: *Mercaderes en Castilla (1252-1512)*. "Cuadernos de Hist. de España" (Buenos Aires), XXI-XXII (1954), págs. 146-328. Trata sobre este particular en págs. 186-188. Considera que las noticias que incluye Ortiz de Zúñiga sobre privilegios gremiales que en Sevilla gozaron, ya en la misma época, otros artesanos y comerciantes debe ser confusión, pues no aparece documento alguno que lo atestigüe. Se apoya, para negarlo, en que

el propio Fernando III, en 1250, prohíbe a las hermandades de Segovia que ejerzan jurisdicción aparte en sus asuntos, ordenando que se limiten a "soterrar muertos, e para luminarias, e para dar a pobres" (vid. también Colmenares: *Historia de la insigne ciudad de Segovia*. Segovia, 1846, tom. II, pág. 28). Toma en consideración lo que dice, en sentido positivo, Celestino López Martínez: *Organización corporativa de Sevilla*. "Arch. Hispalense" (Sevilla), IX, que da la relación de gremios formados después de la conquista, pero advierte que no cita fuentes. En cualquier caso, lo incuestionable es que quienes disfrutaban ya de ese privilegio son los hombres del "fecho de mar".

de ladrillo” que “cerraban bóvedas de igual robusticidad”. Dice también que “su primer Alcayde fue un caballero llamado Fernán Martínez, a que por esto el Repartimiento nombra de la Atarazana; después su Alcaydia estuvo junto a veces, y a veces separada de la del Alcázar. Tenía número de oficiales francos de todos pechos; y en su jurisdicción todos los montes de estas comarcas que criaban árboles reservados a la materia de los baxeles”¹¹⁶.

Pero antes que todo este sistema pudiera llegar a ser realidad, se hizo evidente la necesidad de contar con las indispensables tripulaciones, pues cuando aún no habían regresado a sus puertos los que tomaron parte en la conquista, fue preciso echar mano de sus embarcaciones, con ocasión del ataque musulmán a Cádiz. Fernández Duro no deja de advertir que tuvo que hacerse “contando con la aquiescencia de los armadores y marineros”¹¹⁶. La propia dificultad de oficio y, por consiguiente, la necesidad de una libre dedicación a la mar, son factores que, aun en este caso de peligro, ponen a salvo la *voluntariedad*. Es más, como el acto voluntario quisiera erigirse en forzoso por los almirantes, se levantaron resueltas reclamaciones que obligaron a la renuncia de tal presión¹¹⁷.

Ante la pérdida de Cádiz, la necesidad de conseguir una superioridad naval en el Estrecho impulsó a Alfonso X a crear una armada real. Pero arrastrado por la realidad no se permite el mantenimiento de un servicio permanente sostenido por soldadas, sino que viene a establecer una especie de contrata

¹¹⁶ Ortíz de Zúñiga [122], tom. I, pág. 157. La actividad de estas atarazanas es un hecho comprobado, pues aunque muchos de los barcos que tuvieron los almirantes posteriormente no estuvieran construidos en ellas, es evidente que una buena parte salió de sus gradas, como en el caso de Alonso Jufre Tenorio, en la época de Alfonso XI. El ataque a Barcelona realizado por Pedro I, con 114 naves, fue posible gracias a este recurso.

¹¹⁶ Fernández Duro [86], págs. 42-43; Navarrete [77], pág. 155. Ambos autores sitúan este suceso en la época

de la sublevación general, concretamente en 1262, sin duda por guiarse de lo que dice la *Crónica alfonsina*, donde se acumulan, en este año, numerosas noticias confusamente. Nosotros seguimos la reconstrucción cronológica que con todo escrúpulo y detenimiento, hizo el Dr. A. Ballesteros en su gran obra póstuma: *Alfonso X el sabio*. Barcelona-Madrid, Salvat., 1963, vid. pág. 325.

¹¹⁷ Habla de este problema F. Javier de Salas: *Marina española de la Edad Media*. Madrid, 1864, tom. I (único publicado), pág. 137. También Fernández Duro [86], pág. 43.

según la cual, a cambio de entregar el rey las naves, concediéndolas en libre explotación para las épocas de paz, los empresarios se comprometían a ponerse con ellas al servicio del rey en época de guerra. Tal carácter viene a tener el privilegio que el 1º de enero de 1253 concede a los *cómitres* residentes en Sevilla —los que pasaban a ser arrendadores— en el que, además de darles cien aranzadas de olivar y de figueral, reciben la galera a cambio de comprometerse a ser sus *cómitres* y con la obligación, que transmiten a sus hijos, de tenerla armada y dispuesta: pues "la avemos a dar —reza para los *cómitres* o capitantes— fecha et guisada de todo quanto pertenece a galera, et vos la avemos de tener et reguardar et de renovar, et de refazer como siempre este galera sana et guisada de todo", para ponerse al servicio del Rey cuando lo precisara, "et avemos la de fazer de nuevo cada siete annos" ¹¹⁸.

He aquí como, incluso en el caso de esta fórmula de armada real, los *cómitres* o caudillos son personas que aceptan un servicio voluntariamente, sin obligación para ello, del mismo modo que, transcurrido el período de siete años de la entrega, en el que han corrido con los gastos de sostenimiento, ellos también aceptan poner a punto una nueva nave a su costa. Es más, tampoco todos los hombres ni todas las armas, en caso de guerra, corrían a cargo de la Corona, pues los *cómitres* habían de presentar entonces a su costa "cinco omes guarnidos de fierro et quatro vallestas de estribera, et quatro vallestas de dos pies, et mill quadrillos e cinquenta lanzas, et diez guardabraços, et diez escudos, et diez capiellos de fierro", a cambio de lo cual, las ganancias de botín serían repartidas por igual entre la Corona y el *cómitre*, siendo esta segunda parte divisible con la tripulación o gente ¹¹⁹.

Evidentemente, este sistema sólo podía ser consecuencia de la dificultad de establecer, en paralelo con el procedimiento de las huestes de tierra, un semejante servicio de mar. Pero,

¹¹⁸ Publicó este documento G. Argo-te de Molina en la *Nobleza de Ar-daluçia* (vid. edic. moderna de Jaén, 1957). También en Diego Ortiz de Zúñiga [¹¹²], tom. I, año 1253.

¹¹⁹ Así lo señala Fernández Duro en el extracto que da [¹¹⁶], pág. 62. Vid. transcrip. en Ballesteros: *Al-fonso X* [¹¹⁶], pág. 78.

con todo, al basarse sobre un compromiso con personas concretas, su persistencia quedaba sujeta a las contingencias familiares de extinción o, por lo menos, al mismo riesgo de la guerra marítima, en la que un desastre podía dar al traste con la pretendida continuidad. Este parece que fue el final de tal procedimiento. Por lo menos así nos lo indica Ortiz de Zúñiga cuando supone "haber durado este género de armada hasta el año 1278, en que se perdió toda la [flóta] de Castilla sobre Algecira, en que muriendo y quedando destruidos los Cómitres, en lo siguiente —dice— fue preciso que los Reyes a propias expensas sin asientos fabricasen y mantuviesen las galeras"¹²⁰.

Un tanto confusa es esta información, sobre todo en lo que indica sobre el procedimiento de que tuvieron que valerse los reyes en lo sucesivo¹²¹, pero no obstante obsérvese la calificación de *asiento* con el que le distingue, término que será tan frecuente en el "fecho de mar" y que también se empleará después para las empresas de América.

La actividad de esta gente de mar pronto se dejó sentir, pues en 1260 —quizá bajo el mando del almirante Juan García de Villamayor— se produce el asalto de la entonces prospera ciudad africana de Salé, de donde retornaron, según el ma-

¹²⁰ Ortiz de Zúñiga [¹²⁰], tom. I, pág. 157. Debe quedar claro que lo que desaparece es el sistema, pues el título de *cómitres* de Sevilla se mantendrá en relación con el oficio mariner, como comerciante por mar. En este sentido, como gremio, persisten y a ellos se refiere el mismo Ortiz de Zúñiga [¹²⁰], tom. III, pág. 164, al recordar que "en Santa Fe a 15 de mayo [de 1492] confirmaron [los Reyes Católicos] los [privilegios gremiales] de los Cómitres de Sevilla y sus exenciones... Tenían aun este nombre los mas Capitanes de mar y guerra, de que estaba formada una Cofradía, que tenía su capilla y hospitalidad en la collación de la Magdalena, donde dura el título en la plazuela de los Cómitres, a la cual se dio esta confirmación, de que consta había sesenta y tres cómitres en esta ciudad dueños de

baxeles armados [como entonces era común], con que navegaban a las Canarias, a los Estados de Flandes, a Inglaterra, Francia y otras partes, haciendo florecer el comercio".

¹²¹ Los Reyes, en efecto, dispondrán construir naves en las Atarazanas cuando lo crean preciso, pero lo normal era que sus costas se cubrieran con los diezmos de los puertos. Así no es extraño que el Almirante pase a correr con ellos, como se ve en documento fechado en Madrid el 28 de marzo de 1329, en el que Alfonso XI dice a don Alfonso Jufre Tenorio: "mio almirante de la mar et mi guarda mayor de mio cuerpo e a Ferrant Rodríguez mio camarero, arrendadores de los mios diezmos de los puertos de todo mio sennorio..." (transcrito por A. Ballesteros: *La Marina* [¹²¹], pág. 83.

nuscrito de Madrid y Copenhague, con tres mil cautivos, que el emir Abu Yusuf hubo de rescatar ¹²². Tan considerable fue el botín obtenido que —según las Cantigas— no se podían evaluar. Estos mismos hombres serán los que, poco después, conseguían la reconquista de Cádiz.

4) *La atracción de gente marinera del Norte al litoral andaluz y el monopolio genovés*

Esta oportunidad volverá a ser aprovechada por el Rey Sabio para intentar atraer a la tierra litoral a gentes del Norte, experimentadas en la mar, pues la retirada de Salé bien demostraba que el aparato naval era insuficiente, tanto que de no haber sido por la indefensión de Cádiz hubiera sido muy difícil reconquistar la plaza. Por ello, Alfonso X acudió al recurso de ofrecer beneficios y tierras a los hombres del Cantábrico que quisieran establecerse en las costas de Andalucía. Así llevó a Cádiz, por primitivos vecinos, a gentes de Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera y Castro Urdiales, en número de trescientos, de los cuales ciento eran hijosdalgo. Tenemos, pues, en estos hechos una serie de claros antecedentes de emigración voluntaria, para poblar la tierra, con privilegios reales, determinados precisamente por una relación marítima, del mismo modo que vemos como la armada real se ha sostenido por un procedimiento de compensación en favor de los capitanes —los juros de heredad— y la práctica utilitaria del botín. Tan es así que Fernández Duro y Navarrete llegan a calificar la carta real como contrato.

El suceso de Salé nos descubre, además, que las naves que los cómitres ponían a disposición de la Corona, según su compromiso, eran embarcaciones con las que se dedicaban normalmente al comercio. Así, según el relato de Ibn Jaldun ¹²³,

¹²² Vid. Ballesteros Beretta [¹¹⁶], págs. 279-280, con texto transcrito. Vid. también Roberto Sabatino López: *Alfonso X y el Primer Almirante de Castilla*. "Cuad. Hist. España" (Buenos Aires), XIV (1950), págs. 5-16.

¹²³ Ballesteros Beretta [¹¹⁶], pág. 275, al recoger el relato del historiador africano, escribió que "da la impresión de ser exacto en sus líneas generales" y valora al cronista como historiador serio.

los barcos que participaron en el asalto no tuvieron que forzar la entrada del puerto, pues en él habían entrado, como normalmente lo hacían, para comerciar, hasta el extremo de considerar el acontecimiento como una sorpresa, debida a la gran afluencia de naves y a la oportunidad de estar celebrando los musulmanes, con toda confianza, el final del ayuno del Ramadán. Por consiguiente, en esta marina se conjuntaban las operaciones de rescate y salteo —y hay que suponer que sería lo habitual—, con la intervención fiscal correspondiente. Sobre tal utilitarismo se basaba su propia existencia.

No obstante, este primer trasplante de gente marinera al Sur fue insuficiente y pronto pareció agotarse en las duras batallas del Estrecho. Y si Sancho IV vuelve a llamar en 1285 a la gente de Castro Urdiales¹²⁴, como después, para la conquista de Tarifa¹²⁵, ello evidencia la escasez que padece en aquel litoral. Por eso nada de extraño es que, ante el sacrificio que suponía el largo desplazamiento, prefiriera recurrir D. Sancho, como también sus sucesores, al apoyo de genoveses o catalanes, bien interesados en romper el tapón musulmán para enlazar su comercio con Brujas¹²⁶. Por eso es Sevilla,

¹²⁴ Mercedes Galbrois de Ballesteros: *Sancho IV de Castilla*, Madrid, 1928, tom. III, p. LVI señala la presencia de patrones del Norte, iniciada la confrontación con el sultán marroquí, "quando Abenyucef tiene cercada la villa de Xerez", como se dice en el privilegio que el rey da en 1285 a la villa de Castro Urdiales, "por muy grand servicio que fizieron agora a nos, con una naue et con una galea, en esta flota que nos mandamos armar".

¹²⁵ Consta en un privilegio de Alfonso XI —reproducido más tarde por los Reyes Católicos—, donde se hace referencia a esta participación en los días de Sancho IV, "quando ganó Tarifa" (Biblioteca Municipal de Santander, col. Pedraja, tom. I, fols. 375 y sgts., según lo cita Ballesteros: *La Marina* [9], pág. 53). Respecto a la defensa de esta plaza, D^a Mercedes Galbrois de Ballesteros en *Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla*. "Bol. Real Acad. Hist."

(Madrid), LXXVI (1920), cuad. V, pág. 444, presenta documentos que hablan del envío de hierro y cáñamo para las atarazanas de Sevilla, desde las villas del Cantábrico, que recibe Juan Mathe de Luna en diciembre de 1293, para ponerse de acuerdo con el marino gallego Pay Gómez Charino con el fin de preparar el socorro a Tarifa. Otro documento habla de la entrega por Ferrant García de Burgos de 13.250 maravedis por los diezmos de los puertos.

¹²⁶ F. Javier de Salas [117], sin tener en cuenta el interés de los propios genoveses y la necesidad de soldar cooperaciones, fijándose en el hecho de que el genovés Benito Zacarías llegó a ser nombrado almirante del reino, subestima la capacidad marinera de Castilla, a la que ve sólo defendida por bajeles genoveses. Esta misma inserción la lograron en Lisboa, cuando les interesó esta plaza.

como escala de intercambio entre el Mediterráneo y el Atlántico, una plaza donde rivalizan genoveses, catalanes y placentinos, aunque a fines del siglo XIII casi sea ya monopolizada sólo por los genoveses^{126bis} que han sabido explotar en su provecho los periódicos enfrentamientos de Castilla con la corona de Aragón. Este momento fue aprovechado por ellos para montar aquella gran expedición de los Vivaldi, en 1291, con intención de llegar a la India a lo largo del litoral africano, para desbordar el obstáculo de Alejandría, cuyo sultán había pactado ya con sus competidores¹²⁷. Si nada más se pudo saber de aquellos genoveses, es evidente que la apertura del Estrecho, después del Salado, permitía concebir empresas de gran alcance. De aquí el interés de los genoveses en evitar interferencia de nadie en aquella brecha.

5) *La actividad marítima en el Norte, como escuela de audacia, y la práctica ballenera*

Desplazados catalanes y castellanos de esa oportunidad que se avistaba, estos desarrollarán su actividad marinera en el Norte, a su libre iniciativa, donde los salteos se producían como consecuencia de la rivalidad de los puertos. Al 1295 se

^{126bis} Arch. Gen. de Simancas, Patronato Real, diversos de Italia, leg. 46, fol. 73, donde se contiene *Copia de los privilegios e cartas de mercedes e franquezas e libertades que los mercaderes ginoeses estantes en la muy noble çibdad de Sevilla han y tienen de los señores Reyes de Castilla e de León*, con 55 privilegios y cédulas reales desde 1251 a 1508, tal fue el interés que tuvieron por mantenerse en esta plaza en posición preeminente. Inicialmente tuvieron casi el monopolio del comercio del aceite; luego, en tiempos de Alfonso XI lograron la exención general del pago de alcabalas por su ayuda en la toma de Algeciras y Pedro I les concedió también la exención de huéspedes. Enrique II fijó la autoridad de sus cónsules y el establecimiento de "corredores", dándoles licencia para sacar plata. Enrique III

será el máximo dispensador de mercedes, que seguirán disfrutando, a pesar de su falta de escrúpulos, ya que llegaron incluso a vender armas y vituallas a los moros de Málaga, cuando se iniciaba la campaña de Antequera, en tiempos de Juan II. En época de los Reyes Católicos, el almirante Enriquez les opuso su hostilidad, por las depredaciones llevadas a cabo por ellos contra naves castellanas en Marsella, no obstante lo cual se les prorrogó el "salvoseguro". Sobre estos documentos trabaja actualmente el prof. Isidoro González, a quien agradecemos la referencia.

¹²⁷ B. Bonnet Reverón en *Las expediciones a las Canarias en el siglo XIV*. "Rev. de Indias" (Madrid), núm. 18 (1944) resuelve el problema crítico de esta expedición.

refiere una anotación de Rymer muy sintomática, donde se habla de "treugarum intergentes Regis Castelle et homines Baione captarum ratificatio"¹²⁸, como otro documento de la misma fecha vuelve a referirse a las pugnas con los de Bayona de "homines villarum nostrarum Castri et Sancti Emetherii"¹²⁹.

Esta tensión entre comercial y pirática existente en el golfo de Vizcaya y el canal de la Mancha, es decir, en la vía de relación con Flandes e Inglaterra, se veía acrecida por la lucha desencadenada por Felipe IV de Francia contra los ingleses, poseedores de la Gascuña, es decir, de Bayona. Las capturas que se sucedían y el bloqueo que dispone Felipe IV, impulsaron a las villas del Cantábrico a establecer entre sí una asociación que las garantizara contra los demás. Charles de la Roncière nos cita el caso del aprensamiento que los marineros vascos hicieron de la nao bayonesa *Sainte Merie*, a su retorno de Africa, y piensa en la necesidad que sintieron de ponerse a cubierto de acciones de represalia. Sea cualquiera la razón, lo cierto es que en este año de 1296 se constituye la liga portuaria del Cantábrico, llamada *Hermanidad de las Marismas*, integrada por Castro Urdiales, Santander, Laredo, Vitoria (por razones especiales), Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía. Así, a impulsos de una necesidad, los centros marineros llegaron a constituir una fuerza que determinaría su rápido crecimiento. Los propósitos que en la carta se señalan son dobles: tanto hacia fuera, en relación con los caminos del mar, como hacia dentro, con la aspiración de liberarse de los diezmos¹³⁰. Para Rumeu, se trata de una evolución de las cofradías de Mareantes, que llegaron a constituir una especie de liga Hanseática¹³¹. Para Suárez es la consecuen-

¹²⁸ Thomas Rymer: *Foedera, Conventiones, Litterae et cujus cumque generis Acta publica inter Reges Angliae et alios...*, 2ª edic. Londres, 1727, tom. I, pág. 119.

¹²⁹ Testimonio citado por A. Ballesteros: *La marina* [9], pág. 55, como el anterior.

¹³⁰ Estudio particular en Luciano de la Calzada: *En el milenario de Castilla. La Hermanidad de las Marismas*. Madrid, 1948.

¹³¹ Antonio Rumeu de Armas: *Historia de la Previsión Social en España. Cofradías, Gremios, Hermanidades y Montepíos*. Madrid, 1944, cap. IX, pág. 137. Una buena monografía sobre alguna de las cofradías más destacadas puede ser la de Lorenzo Sanfeliu: *La cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo*. Madrid, Inst. Hist. de Marina, 1944.

cia de la libertad del mar: "a medias piratas y comerciantes, su negocio era, en principio, además del saqueo de extranjeros, cuando era posible, el transporte de la lana castellana a Flandes y del vino de Gascuña a este país y a Inglaterra"¹³².

Pero ¿cómo se había formado esa escuela de audacia y aventura? ¿de dónde nacía ese titanismo de pugnas que ahora será muy visible para la Historia? La simple dedicación a la pesca no es un motivo que pueda servir para explicarlo; a lo sumo esa actividad permite comprender la familiaridad que aquellas gentes adquirieron con la mar. Mas si tenemos en cuenta que muy pronto habían practicado un especial tipo de pesca, en realidad más bien caza, ante la abundancia de ballenas que en aquellos tiempos surcaban a lo largo de sus costas, posiblemente quepa descubrir en las duras competencias a las que se veían obligados para su posesión el origen de su forma particular de actuación, en lucha abierta con su presa, corriendo bravamente el mar.

Por lo pronto, la ballena era no sólo una gran tentación, sino además un gran recurso¹³³. Sus 50.000 kilos, con su gran cantidad de carne, su lengua, sus barbas y sus ciento cuarenta barriles de buena grasa, era una auténtica fortuna. El aprecio que se otorgaba, por ejemplo, a la carne de ballena cuenta con pruebas documentales remotas, pues ya en 1190 el prior de Nájera, Durando, cede a los clérigos de Santa María del Puerto (Santoña) las primicias del pescado, excepto si era de ballena¹³⁴, como en otros casos se reservaban la lengua y en otros una parte¹³⁵.

¹³² Luis Suárez Fernández: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, C. S. I. C., 1959, pág. 11.

¹³³ La propia Hermandad de las Marismas adoptó como blasón heráldico una figura de ballena.

¹³⁴ Ballesteros: *La Marina* [9], página 9.

¹³⁵ Vid. M. Ciriquiain-Gaiztarro: *Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián, 1961, cap. III, págs. 39 y sgts., donde se cita un privilegio de Alfonso VIII, del 31 de diciembre de 1200, en favor de

la Orden de Santiago, por el que se hace donación de una ballena o su renta anual de las pescadas por los hombres de *Motricu* (Motrico), de lo que deduce el autor que esta caza es incluso anterior a la fundación de la villa. También cita la carta de confirmación del villazgo de Zarauz, dada por Fernando III el 28 de septiembre de 1237, por la que el rey se reservaba una tira, de cabeza a cola. En Guetaria, el rey se reservaba la primera ballena, según consta en documento confirmatorio del fuero, en la col. Vargas Ponce del Museo Naval de Madrid.

La caza de la ballena no era sólo una lucha tremenda y violenta con el descomunal cetáceo, sino que además había de emprenderse en frenética competencia con los marineros de los otros puertos vecinos, igualmente ansiosos de su captura. Así, en cada puerto, para descubrirla y poder salir rápidamente a su paso, apostaban vigías, el atalayero o *talajeru*, encargado de hacer la seña. De aquí que se les llamara también *señeros*. Estos nombres han pasado y se perpetúan en la toponimia de aquella costa, como entre Zarauz y Orío, en el Talayemendi o monte del talayero, por ser aquel el lugar donde se subía.

Al aviso o seña del talayero, partían las lanchas del puerto con toda rapidez, tanto para evitar que escapara el animal, como por la necesidad de llegar antes que los pescadores de los puertos vecinos que, igualmente, podían haberle descubierto. De aquí las pugnas que nacían entre ellos, las disputas de la presa, con los asaltos y las consiguientes represalias. Tan frecuentes hubieron de ser que, aunque se refieren a épocas posteriores, llegaron a promulgarse reglamentos muy minuciosos, como los de varios puertos vascongados, para tratar de encauzar estos conflictos por procedimientos jurídicos.

La dedicación a la caza de ballenas tuvo tal significado que incluso se tomó el tema como símbolo heráldico de varios puertos de la costa vasca, como en el escudo de la villa de Fuenterrabía¹³⁶, en los de Guetaria, Motrico, Ondarroa y Lequeitio.

La actividad ballenera no sólo puede explicarnos la escuela de lucha en la mar entre unos y otros pescadores —los numerosos pleitos posteriores que se conservan lo atestiguan—, sino también la rivalidad de puerto a puerto, que después pasaría también a ser comercial. Igualmente, nos pone a la vista de una minuciosa costumbre de repartos, por participar en el beneficio, además de la Corona o los concejos, todos los que intervenían de algún modo en la captura, desde el atala-

¹³⁶ Así aparece en un documento de Fuenterrabía de 1297, relacionado con la Hermandad de las Marismas, actualmente en el Arch. Nat. de París, del que cuelga un sello que lleva la figura de la ballena.

yero o quien diera la seña, hasta las tripulaciones de las pinazas. Fernández Duro nos explica como era costumbre dar al primer heridor dos quintales; a los cinco siguientes, un quintal a cada uno y, por cada arpón clavado, cinco libras, pues aunque esta práctica tuviera numerosas variantes, según la costumbre de cada puerto, significa un hábito de participación en las presas capaz de crear profundas y arraigadas costumbres¹³⁷. También se comprenderá la tentación que hubo de surgir para ir a la pesca de la ballena por toda la costa, hacia Asturias y Galicia o más lejos, lo que explica aquellos privilegios que autorizaban a las villas del Cantábrico a pescar y salar a lo largo de todo el litoral, citados anteriormente, origen de emigraciones periódicas de que nos habla Lope de Isasti¹³⁸.

6) *La escuela de aventura, en la pugna con los ingleses*

Sobre esta base se comprenderá fácilmente la situación de aquellas aguas al comienzo del siglo XIV, agravada por las rivalidades entre franceses e ingleses, dueños entonces de la Gascuña. Las reclamaciones por las hostilidades y represalias entre los puertos vascocantábricos y Bayona, que se extienden incluso a actos ocurridos sobre puertos ingleses, son el mejor testimonio de esta vida de aventura. Citaremos, por ejemplo, la reclamación que formula Eduardo II de Inglaterra a Fernando IV de Castilla, el 8 de enero de 1308, en la que dice "Cum itaque plures marinarii et piratae de villis Sanctae Ander, Urdialis, de Laredo et aliunde de dominio et potestate vestra, qui in crastino Sancti Bartholomei proximo praeterito, in porto nostro de maritima in terra nostra Xanton [Southampton?], ubi iurisditio omnimoda et pacis conservatio ad nos apectant, a quibusdam hominibus nostris de Baiona tres naves suas, necnon bona et mercimonia sua magni pretii, in eisdem

¹³⁷ Cesáreo Fernández Duro: *La pesca de los vascongados y el descubrimiento de Terranova*. "Arca de Noé", libro sexto de las *Disquisiciones náuticas*. Madrid, 1877-1881.

¹³⁸ Lope de Isasti: *Compendio historial de la Muy Noble y Muy Leal provincia de Guipuzcoa*. San Sebastián, 1850.

navibus inventa, nequiter abstulerant"¹³⁹. Protestas de este tipo por asaltos, capturas o saqueos se repiten a lo largo de los años por las distintas partes, unas con constancia documental¹⁴⁰ y otras más que nos serán desconocidas.

Tras la alianza concluida entre Felipe VI de Francia y Alfonso XI, las complicaciones de la guerra de los Cien Años ofrecerán una gran oportunidad a la marina del Norte. En 1338 son tomadas a sueldo muchas embarcaciones por el rey francés, aunque por poco tiempo, pues sus dificultades económicas le obligan a licenciarlas al año siguiente. Años más tarde, en 1350 se producirá la sorpresa de Winchelsea, al ser acometidas por los barcos ingleses unas cuarenta naves del Cantábrico, que regresaban de Flandes, bajo la sospecha de surcar aquellas aguas con intención de atacar las costas inglesas. Para tranquilidad de unos y otros, aparte del tratado firmado por Eduardo III y Pedro I de Castilla, se concertará una paz entre el rey inglés y los representantes de la Hermandad de las Marismas, Juan López de Salcedo, Diego Sánchez y Martín Pérez Goliarano el 1º de agosto de 1351, que a tal fin se trasladaron a Londres. He aquí a todo un rey británico pactando directamente con los enviados de unos concejos de pescadores, ansioso de evitarse sus actividades¹⁴¹.

La conquista del trono castellano por Enrique de Trastámara, apoyado por Francia, volvió a dar una gran ocasión a los activos marineros del Norte, pues la alianza con el monarca galo les permite intervenir otra vez en la guerra de los Cien

¹³⁹ Benavides [113], tom. II, pág. 594. A. Ballesteros; *La Marina* [99], pág. 70, comenta este texto y la depredación de la residencia de Guillermo Arnaldo de Campania. La queja del rey inglés se apoyaba en la existencia de treguas pactadas por la Hermandad de la Marisma con Bayona.

¹⁴⁰ En Rymer [129], tom. II, constan las reclamaciones inglesas de 1316, 1317, 1328 —concretamente por piraterías de gentes de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Guetaria y San Sebastián—, en 1330, por ataque a naves a la altura de La

Rochela, como Eduardo III en 1343 (Rumeu [121], pág. 137), como en las Cortes de Burgos y en las de Alcalá de 1348 se levantan quejas por depredaciones de los de Bayona a varios barcos de las villas del Norte (Rumeu [121], pág. 137).

¹⁴¹ En la práctica, la consecuencia de Winchelsea fue el pleno triunfo de la Hermandad de las Marismas, pues por el tratado de 1351 obtenían el libre derecho de comercio y pesca en aguas inglesas. Tanto le importaba al inglés verse libre de su amenaza.

Años. La decisiva batalla naval de La Rochela, en 1372, en la que quedaron destrozados los británicos, fue más bien una victoria de las naves de Castilla. Las campañas depredadoras que se suceden sobre las costas inglesas estarán nutridas por las naves cantábricas en 1374, 1375, 1377, 1380 —en la que Sánchez de Tovar llegó a remontar el Támesis hasta Londres—, 1406, con repetición de igual proeza, hasta llegar en 1450 y 1451 a conquistar los puertos tradicionalmente rivales de Burdeos y Bayona. Es la culminación de la supremacía naval.

Este fabuloso despliegue de actividad que la guerra de los Cien Años impulsó determina que, a mediados del siglo XV, puedan estar en presencia una serie de precipitados de gran valor para el futuro: 1º, el espíritu de aventura; 2º, la experiencia y superioridad náutica; 3º, el hábito de las gentes a engancharse en las más variadas empresas¹⁴²; 4º, el sentido promotor y 5º, el dominio de la técnica del transporte, según la práctica del comercio de lanas, vinos y hierros. Así, con mucha razón, Luis Suárez ha podido considerar que en esta actividad marinera del Cantábrico hay que buscar "el precedente necesario" de la empresa americana¹⁴³. Más lejos quiso llegar Verlinden, al fijarse concretamente en el comercio con los paños flamencos, para concluir con esta afirmación: "cada vez estoy más convencido —dice— que si se quiere comprender realmente los motivos de la prioridad... de los países ibéricos, si verdaderamente se quiere saber por qué España y Portugal han sido capaces de fundar y organizar vastos imperios de ultramar, más de un siglo antes que Inglaterra, Francia o las Provincias Unidas, ante todo es a la historia económica medieval de la Península a quien hay que exigir el secreto"¹⁴⁴.

¹⁴² Que era normal el sistema de enganche, nos lo prueba este texto del *Victorial* en el que se nos refiere la llegada de Pero Niño a Santander, para unirse a la flota que preparó Martín Ruiz de Avendaño en 1405 para ir contra Ricardo II: "el fue a Santander, el falló las galeras armadas, e de buenos mareantes e remeros, los mejores que pudieron ser auidos. E mando venir

gente de la tierra, e escogió los mejores ballesteros e buenos hombres que él pudo aver..." (edic. Mata Carriazo, Madrid, 1940). Estos enganches, por pregón, se hacían con soldada y promesa de botín.

¹⁴³ Suárez [¹³²], pág. 10.

¹⁴⁴ Charles Verlinden: *El comercio de paños flamencos y brabantones en España durante los siglos XIII y XIV*. Madrid, 1952, pág. 8. Reitera-

Sólo que esa realidad en que se fija, el comercio, es únicamente la expresión visible —como en la mayoría de los casos sucede con los hechos económicos— de algo más profundo y que lo hace posible: el desarrollo marítimo que se fraguó, casi al margen de la pura medievalidad, en la estrechez de aquel litoral que impulsó a los hombres a la lucha y a la aventura. Y esto es lo que a nosotros nos es precisamente válido para poder explicar las empresas indianas.

Que ese litoral, a pesar de su comercio, no se mantenía sobre bases de prosperidad, es un hecho que se descubre fácilmente. En 1395, fecha que se encuentra entre las dos expediciones que llegan, nada menos, que a remontar el Támesis, los hombres de Castro Urdiales, es decir, la cabeza de la Hermandad de las Marismas, acuden ante Enrique III para exponerle la difícil situación económica en que se encontraban y los disturbios allí producidos, hasta el extremo que, como escribirá el rey en su resolución, “la villa de Castro es quemada y destruida, e sobre esta razón [aquellos habitantes] no osan andar seguros, e ellos [dicen] que son perdidos e destruidos e quieren despoblar aquella villa de Castro y se ir navegando a otros reinos”¹⁴⁵. No solamente plantean una emigración masiva, sino que ésta piensan realizarla *navegando*, hacia *otros reinos*. De aquí que sea perfectamente explicable esa repetida aportación de gentes del Norte al litoral atlántico-andaluz, donde otra aventura se les ofrecía como posible. Veamos como ha ido produciéndose, desde hace tiempo, este deslizamiento.

damente ha establecido el prof. Verlinden su tesis de la *continuidad* sobre este supuesto, dentro de los que llama *fenómenos de preparación*, por considerar que la acción atlántica no puede ser otra cosa que el resultado de un aumento gradual del comercio marítimo, iniciado en los últimos siglos de la Edad Media. Así lo expuso, en 1938, en el

Congreso Internacional de Ciencias Históricas de Zurich, y en 1940 en la “Economic History Review” de Londres. Nos referiremos a alguno de sus trabajos posteriores al tratar de centrar tan interesante planteamiento.

¹⁴⁵ Tomás González [110], tom. III, pág. 317.

7) *El cambio de coyuntura en el Sur y el motivo de su atracción*

Si los genoveses estaban sólidamente instalados en la segunda mitad del siglo XIII en Sevilla y monopolizaban prácticamente el paso del Estrecho, ya vimos su consecuencia en la rápida tentación comercialista de ir en busca de la lejana India, que en 1291 apuntó con la frustrada expedición de los Vivaldi. Los genoveses, que también habían participado en la guerra de los Cien Años al servicio del rey de Francia, al lado de los marinos del Cantábrico, no serían factor negativo en el desplazamiento de las actividades de éstos, atraídos al campo de la aventura del Sur andaluz por las noticias que pudieron circular después del viaje de Lancerotto Marocello, que en 1312 acertó a llegar a las Canarias, en busca de la desconocida suerte de los Vivaldi. Más aún crecería este impulso cuando, instalados los genoveses también en el punto de escala de Lisboa, donde Pessagno había sido contratado en 1317 como almirante, nuevas expediciones partirían desde Portugal. Por lo pronto, en la navegación que como colofón sale de Lisboa en 1341, también hacia las Canarias, es fácil identificar la presencia de gentes del Cantábrico, pues en la relación manuscrita de este viaje se dice que, según las cartas llegadas a Florencia de mercaderes florentinos establecidos en Sevilla "duas naves, impositis in eisdem a rege Portugalli oportunitis ad transfretandum com meatibus, et cum iis navicula, homines Florentinorum, Januesium et Hispaniorum Castrensiurn, et aliorum Hispaniorum"¹⁴⁶. Si su oficio principal no era el de mercaderes sino el de hombres de mar, he aquí como están ya presentes, incluso en estos viajes, las gentes de la marina de Castilla, sin duda alguna por su intrepidez bien curtida.

Si por el hecho de las excomuniones y su fama de gibelinos, los catalanes pudieron considerar inútil aspirar a entrar en aquel mundo de las islas atlánticas que, habitadas por paganos, caían bajo la atribución del papado, del que difícilmente

¹⁴⁶ Se publicó esta relación en *Monumenti d'un manuscritto autografo di Messer Giovanni Boccacci da Cer-*

taldo, trovati ed illustrati de S. Ciampi. Firenze, Galletti, 1827.

cabía alcanzar un beneplácito en cuanto se estableciera una competencia, muy distinta era la situación de los baleares, pues constituido el reino de Mallorca, ellos se veían libres de tales trabas. Así, serán los mallorquines los que, por estas mismas fechas llevan a cabo otras expediciones que proporcionan los primeros contingentes de esclavos guanches a las tierras mediterráneas¹⁴⁷. Mas no creemos que fueran sólo los mallorquines los que monopolizaron estas actividades, pues según el relato de Boutier en el *Canarien* "l'isle Lancelot... souloit entre moult peuplée de gens, mais les *Espaigneulx* et les Arragonnoyz et autrez coursaires de mer les ont par maintes fois pris et menez en servage tant qu'ilz sont demourez pou de gens..."¹⁴⁸. Sin duda, esos "espaigneulx", a los que se diferencia de los aragoneses, serían las gentes del Cantábrico fijadas ya por estas fechas en la marina de Andalucía. He aquí como les tenemos instalados ya en un nuevo campo de aventuras.

Que el Mediterráneo era un buen mercado de colocación de esclavos lo demuestran las normas consuetudinarias, como la que recoge Grau al hablar del esclavismo en las costas valencianas, donde las embarcaciones dedicadas al corso habían de pagar como tributo un esclavo de los que llevaran al entrar en puerto, que por ser los más corrientes, se califica de *sarraceno*: "Leny duna tira que entrara en Espanya per raho de cors do X morabatines alfonsins e un *sarrahi dels millors*"¹⁴⁹.

¹⁴⁷ La bula de 1351 en que Clemente VI concede gracias a Jaime Doria y Jaime Segarra, mallorquines, para ir a misionar a Canarias, se refiere a ciertas gentes de las mencionadas islas, redimidas de la esclavitud —"regeneratas fonte baptismatis et sumptibus vestis de captivitate redemptas, ac in eadem fide instructas et cathalanorum ydiomate informatas"— que habían de llevar con ellos. Vid. Elias Serra Rafols: *Los mallorquines en Canarias*. "Revista de Historia" (La Laguna), VII (1941), págs. 195-209, 281-287, donde cree que estos esclavos fueron cautivados por alguna de las expediciones mallorquinas de 1342. Vuelve el papa a

referirse a los esclavos guanches que había en Mallorca en la bula de creación del obispo Bernardo, de 1352. Vid. también J. Vincke: *Comienzos de las misiones cristianas en las islas Canarias*. "Hispania Sacra" (Madrid), 12 (1959), pág. 194.

¹⁴⁸ Manuscrito de *Le Canarien* del British Museum, redactado por Pierre Boutier, edic. M. Margry. París 1896, cap. LXX.

¹⁴⁹ *Furs de ordinations fetes per los gloriossos reys de Aragó als regnicola del regne de Valencia*, edic. Lamberto Palmart, Valencia 1482, lib. 9, rub. 17, 3. Estudia este aspecto Manuel Grau Monserrat en *La esclavitud en "els termes gene-*

Apunta Marina Mitjá que el pontificado, ante el semillero de conflictos de Cerdeña, quiso evitar una nueva competencia entre los príncipes cristianos con relación a Canarias, motivo por el cual el papa concedió en 1344 la investidura de las islas al hijo del famoso desheredado, el príncipe Luis de la Cerda¹⁵⁰. ¿Cabe admitir esta explicación tan sencilla, sin que mediara un interés especial del príncipe? Por lo pronto, creemos necesario fijar la atención en su matrimonio en 1306 con Leonor de Guzmán, en virtud del cual obtuvo la villa y puerto de Sanlúcar de Barrameda, un buen nido marinero con el que él hubo de entrar en relación, por lo menos entre 1331 y 1336, años en los que, reconciliado con Alfonso XI, estuvo en Castilla. Como hombre de mar —pues fue almirante de Francia y después de esta fecha incluso tomó parte en la batalla naval de Guernesey— ¿habían de serle indiferentes las noticias y los impulsos que allí encontrara? Lógico es admitir, sobre este plano, que la petición que formula al papa poco después, pudo estar determinada por la inclinación hacia aquella aventura que allí se le contagiara¹⁵¹. En este caso habría que conectar ese interés del príncipe Fortuna con la misma predisposición de la gente de mar de Castilla, bien explicable por haber intervenido en más de una expedición, como hemos visto.

Las protestas que llegan al papa contra aquella adjudicación, especialmente de los genoveses, paralizaron la empresa de Luis de la Cerda. La guerra con Génova impedirá después a los mallorquines llevar a cabo la conquista que por orden del rey de Aragón se les encomienda con ocasión de la expedición de 1352. El efecto de esta contienda queda reflejado en el conocido episodio del ataque que sufren en el Atlántico las naves castellanas. Cuando la guerra termina, no disminuyen

als del castell de Morella" (*Castellón de la Plana*). Homenaje a J. Vicens Vives, tom. I. Barcelona, 1965, págs. 445-482, con apéndice documental.

¹⁵⁰ Marina Mitjá: *Abandó de les illes Canàries per Joan I d'Aragó*. "An. Est. Atlánticos" (Madrid-Las Palmas), núm. 8 (1962), pág. 330.

¹⁵¹ Bonnet Reveron [¹²⁷], núm. 19 (1945), pág. 26, nota 49 dice que ha

de convenirse que "conocía la expedición portuguesa de 1341, ya por el genovés Aiton Doria, jefe de su escuadra, o por los marinos de aquella nación que estaban a sus órdenes, *ora por otro medio*". Nosotros creemos que el que apuntamos es el verdaderamente efectivo, el contagio que sufrió en Sanlúcar y las ilusiones despertadas por los marineros de aquella costa.

las dificultades sino al contrario, pues estando Pedro I de Castilla en Sanlúcar, al ser testigo del asalto que sufrieron dos barcos placentinos por otros catalanes y desatender éstos su petición para que libertaran a sus presas, tomó inmediatas represalias con el secuestro de todos los bienes de los mercaderes catalanes establecidos en Sevilla, lo que originó la guerra en 1356. Aunque al concluir ésta en 1361 se abre un breve período en el que Barcelona organiza otra expedición¹⁵², la guerra contra Enrique II de Trastámara clausurará el Estrecho.

Durante este largo período, las circunstancias se habían modificado profundamente, pues si desde 1350 las naves castellanas han actuado como auxiliares de los genoveses, durante la guerra castellano-aragonesa han tenido que actuar por su cuenta para cerrar a los catalanes el paso del Estrecho, lo que llegan a conseguir¹⁵³. Durante la guerra entre Pedro I de Castilla y Pedro IV de Aragón, como escribe Marina Mitjá, la actividad castellana en la mar alcanza proporciones inusitadas. Y agrega "no fue Sevilla la ciudad que posibilitó esta carrera vertiginosa, sino las ciudades del Norte de España; la ciudad del Guadalquivir no acertaba a sacudirse el peso de la tradición genovesa"; pero lo cierto es que los catalanes no sólo tendrán que abandonar el camino del mar para llegar a Flandes, sino que incluso tendrán ante sus costas los bajeles de Castilla.

Por otra parte, los genoveses —neutrales en la guerra— comenzarán a instalarse en Barcelona, donde se unen en sociedad comercial con catalanes. Gracias a las guerras de Pedro el Ceremonioso —como sucedió antes con la guerra de los Cien Años— los marinos del Norte han encontrado ocupación a sus actividades, determinando su consolidación en la costa

¹⁵² En la bula de 1369, pedida al papa por los ciudadanos de Barcelona Bertran de Marmando y Pedro de Estrada para realizar la expedición, se dice que llevarán con ellos "ac ydioma habitatoru dictarum insularum per se vel interpretes quos secum ducent". Por consiguiente, habría que admitir que existían esclavos guanches en Barcelona, como

lo viene a suponer Bonnet [¹²⁷], núm. 20 (1945), pág. 203, nota 68. ¿Procederían de la expedición misional de 1352? No encontramos aclaración en el trabajo de E. Serra Rafols: *Mas sobre los viajes catalano-mallorquines a las Canarias*. "Rev. de Historia" (La Laguna), núm. 64 (1943), 280-292.

¹⁵³ Marina Mitjá [¹⁵⁰], pág. 332.

andaluza y hasta su irrupción en el Mediterráneo. La nave capturada en Cerdeña en 1370, fletada por el genovés Scarsafiga, era de Pablo de Begoña¹⁵⁴. Esto explica que, después de la paz, sólo se registre una expedición catalana, en 1386, a las Canarias. Poco después, como escribe Marina Mitjá, ya las naves castellanas entraban y salían y eran las reinas de la mar de Barcelona¹⁵⁵.

Restablecida la normalidad en el Mediterráneo, sus unidades mercantiles se impondrán económicamente y muchos de los patronos castellanos tendrán que ponerse a su servicio o actuar directamente en las empresas de aventura. La guerra con Portugal que, con algunos intervalos, se prolongó hasta Aljubarrota (1385), como la lucha con los ingleses —al reanudarse la guerra de los Cien Años—, fueron el campo propicio de los marinos de Castilla para sus actividades en el Atlántico, que cae bajo su dominio. En esta circunstancia hay que situar las empresas que por propia iniciativa realizan sobre las costas africano-atlánticas y las Canarias, sustituyendo a mallorquines y catalanes en la toma de esclavos. Son, naturalmente, expediciones de las que apenas queda constancia, aunque evidentes. Testimonio de las mismas son las referencias que se conocen, por ejemplo, de la que el vizcaíno Avendaño lleva a cabo en 1377, que Alvarez Delgado considera como "una de tantas arribadas de marinos vizcaínos a Inglaterra y Canarias"¹⁵⁶.

Los genoveses también toman a su servicio a marinos castellanos para proporcionarse esclavos, pues hay constancia documental de las compras que hacen los barceloneses por lo menos desde 1391. A este año corresponde, precisamente, un asiento de Barcelona, donde consta que Juan González, de Sevilla, vende una esclava de quince años, tomada por él "mo-

¹⁵⁴ J. Vincke [147], pág. 201. En la época final de Pedro IV ya son autorizados los patronos castellanos a entrar en los puertos catalanes.

¹⁵⁵ Marina Mitjá [190], pág. 335.

¹⁵⁶ Juan Alvarez Delgado: *El episodio de Avendaño. Aurora histórica de Lanzarote*. Discurso inaugural del curso 1957-1958. La Laguna, 1957.

En este excelente estudio no sólo se demuestra la autenticidad del viaje de Martín Ruiz de Avendaño en 1377 sino que sitúa otras expediciones que partieron de Sevilla en 1385, la ya conocida de 1393 y otra de 1399, de la que habló Ortiz de Zúñiga (*Anales de Sevilla*) [118], 1399, 3) y Viera y Clavijo.

re piratico” y agrega “cum navi Bastholomei Scarsafiga, ianuensis, de quadam insula vocata Fortsventura que est versus partes de Guinoxe”¹⁸⁷. Quizá perteneciera a la expedición sevillana de 1385.

Ciertamente, el espíritu de aventura había ido fraguándose en torno a esa dirección, al amparo de la libertad del mar y de la distancia, lejos de la tutela de los reyes, sobre un escenario que, además, venían considerando como propio desde la época del príncipe Fortuna¹⁸⁸. Quizá de todas las expediciones, la que alcanzó mayor resonancia, hasta el extremo de ser conocida en la Corte, fue la de 1393, la única que aparece consignada en la Crónica de Enrique III. Los detalles que en ella se dan evidencian un largo hábito, como para concurrir a las naves del Norte con las de Sevilla, aunque unos y otros vengán a ser los mismos. El relato no puede ser más expresivo: “En este año [1393] estando el rey en Madrid, ovo nuevas como algunas gentes de Sevilla e de la costa de Vizcaya e de Guipuzcoa armaron algunos navíos en Sevilla, e levaron caballos en ellos e pasaron a las islas que son llamadas de Canaria . . . E los marineros salieron en la isla de Lanzarote e tomaron el Rey e la Reina de la isla, con ciento e sesenta personas, en un lugar e trajeron otros muchos de los moradores de la dicha isla, e muchos cueros de cabrones, e cera, e ovieron muy grand pró los que allá fueron”. Con mayor claridad no podía ser expuesto el carácter de la empresa y su técnica: el salteo, el recate de los principales —lo que hay que suponer para que se les nombre—, posiblemente el trueque y, por último, el reparto de beneficios entre “los que allá fueron”.

¹⁸⁷ Arch. Hist. de Protocolos, Barcelona. Not. Bernat Nadal, *Manual*, 14 oct. 1391-14 enero 1392, fol. 51. Scarsafiga vende otras dos esclavas de Fuerteventura el 4 de nov. a Ramón Gassull, donde dice que las tomó él “cum navi mea”; id. fol. 51 v. Por lo que se ve en un requerimiento notarial (id. fol. 149), la nave era de Bartolomé Bergayo, genovés residente en Sevilla y de Scarsafiga, por tercias, mientras Juan González era el marino que la con-

ducía, a comisión sobre los beneficios del segundo. Este es un caso más en el que los genoveses toman a su servicio a los castellanos. Documentos publicados por M. Mitjá [¹⁸⁹], apéndice, núms. 1, 3 y 5).

¹⁸⁹ Se alegaban derechos sobre estos territorios desde la época de Alfonso XI. Vid. José Peraza de Ayala: *El derecho de España a las islas Canarias*. “Rev. de Historia” (La Laguna), núm. 45.

También irían a parar muchos de estos esclavos —como era ya tradición desde las expediciones mallorquinas— al ámbito mediterráneo, pues al menos hay una constancia documental en Barcelona de la venta de una esclava en diciembre de 1393. Según se dice en el asiento, fue tomada "quodam loco vocato Gomera, quie est in quandam insula vocata Gomera". Aunque el vendedor es Juan Pérez de Gamis "mercator ville de Bermeo, regni Castelle", se añade que fue tomada "cum navi Petri Minguelles de villa de Sumalla (Zumaya) dicti regni Castelle"¹⁵⁹.

La causa a la que cabe atribuir la puntual noticia de esta expedición en la Crónica no puede ser achacada a la cantidad de esclavos tomados, pues aunque suele ser calificada como "razzia" por más de un historiador, en nada se diferencia en este sentido de todas las anteriores —incluidas las mallorquinas—; nosotros lo atribuimos a la pretensión de dominio que alguno de los participantes, quizá Gonzalo Pérez, pudo tener, pues en la Crónica se dice que "enviaron a decir al Rey lo que allí fallaron, e como eran aquellas islas ligeras de conquistar, si la su merced fuese, e a poca costa"¹⁶⁰.

Una expedición semejante volvió a repetirse en 1399, como lo recoge Viera y Clavijo de Ortiz de Zúñiga, al afirmar: "Todos saben que en 1399 se asociaron en Sevilla algunos andaluces y otros aventureros de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, quienes con licencia del rey don Enrique III prestaron una escuadra de cinco navíos...".

Si en las empresas de 1377 y 1391 aparecía el negocio en

¹⁵⁹ Arch. Hist. de Protocolos, Barcelona. Not. Bernat Nadal, 20 nov. 1393-3 jun. 1394, fol. 20 (también publicado por M. Mitjá [¹⁵⁹], apéndice, doc. 6). Obsérvese que ahora ya no aparecen los genoveses, sin duda desalojados de la empresa. Quizás esta expedición sea independiente de la reseñada en la Crónica, pues sin duda aquellos viajes pudieron ser mucho más frecuentes de lo que aparece consignado documentalmente.

¹⁶⁰ J. Peraza de Ayala: *El linaje es-*

pañol más antiguo en Canarias. "Rev. de Hist." (La Laguna), núms. 39-40, págs. 217-231, y Bonnet Reverón [¹²⁷], núm. 20 (1945), pág. 218, se refieren a la concesión que en 1390 se dio a Gonzalo Pérez Martel, padre de Hernán Peraza, para la conquista y le consideran cabeza de la expedición de 1399.

Los párrafos citados en *Crónica de Enrique III*, ed. Bibl. de Autores Españoles, tom. 66. cap. XX, pág. 214.

manos de los mercaderes genoveses, siendo los marineros castellanos meros ejecutores, las últimas de 1393 y 1399 aparecen totalmente a su cargo, síntoma evidente de ese cambio coyuntural que venía arrastrándose desde tiempo atrás. Los patrones y tripulaciones que, hasta entonces, habían actuado al servicio de los genoveses, seguramente se veían obligados a resolver su situación, constreñidos por la presión económica, puesto que los mercaderes mal se avendrían con aquella colaboración que les impedía recuperar la total iniciativa que tiempo atrás retuvieron.

8) *La presión de los hombres del Norte en el ámbito sevillano, en 1398*

Si tenemos en cuenta la aguda situación en la que se encontraban las gentes del litoral cantábrico, según el documento de 1395 que examinamos anteriormente, cabe reconstruir la tensión creciente que en el Sur pone a prueba la relación entre aventureros y mercaderes. Tres años después aparece bien manifiesta esa crítica situación que afecta no sólo a la marina de Castro Urdiales, sino a la totalidad de los puertos del Cantábrico, cuya gente bascula ya decididamente hacia el Sur. A Sevilla, ciertamente, han llegado desde tiempo atrás los hombres del Norte, pero el comercio, montado sobre los capitales de los grupos extranjeros, no pueden hacerlo suyo. Por eso, tal problema llega a plantearse en términos muy vivos en este momento, como lo vemos en un documento de 1398, donde Enrique III dice "que la muy noble cibdad de Sevilla, e los mis maestros de los mios Regnos se me enviaron querellar, e dicen que ellos que facen sus navíos [que les construyen], así naos como barcas e bajeles, et porque acaescé que los mercadores extranjeros que vienen a los mios Regnos, no quieren afretar los sus navíos e afretan antes los navíos de los extranjeros, e que por esta razón non pueden mantener nin sostener los dichos sus navíos e los han de vender a grant menoscabo a los dichos mercadores extranjeros, por lo cual se ha despoblado e despuebla el mi regno de navíos, en lo cual se me sigue grant deservicio; et enviaron me pedir mer-

ced que mandase que cuando los dichos mercadores hobiesen de afretar navíos para cargar sus mercadorias que tanto por tanto, a dicho de dos mercadores e de dos mareantes, que fretasen antes los navíos de mis naturales que otros navíos algunos de los extranjeros: et yo entendiendo que me pedían justicia e derecho, tovelo por bien"¹⁶¹. Esta reclamación, que así recoge Enrique III en la carta de resolución, dada en Madrid el 26 de enero de 1398, pone al descubierto esa crítica situación de que hablamos. La guerra había contribuido a desarrollar en el Cantábrico una marina, pero cuando la lucha naval del Norte parecía declinar, el deseo natural de insertarse en la corriente comercial del Sur tropezaba con la dificultad del mercantilismo genovés, especialmente¹⁶², con la presencia anticipada de los catalanes¹⁶³ y otros grupos de mercaderes. Contra todos ellos reclaman los *mareantes*, como en la misma carta se dice, al resolver el rey "que cuando qualesquier mercadores así ginoeses e placentines e catalanes —es decir, los comerciantes mediterráneos—, como franceses (flamencos?, bayoneses?) o ingleses, o qualesquier otras personas de qualesquier otros regnos o señoríos que sean, hobieren de cargar de aquí adelante sus mercadorías en la dicha cibdat de Sevilla, o en las dichas cibdades e villas e lugares de su arzobispado con el dicho obispado de Cádiz, o en cualquier o cualesquier de las otras cibdades...". Los grupos de competidores, así como el campo disputado no puede estar más claramente establecido.

¹⁶¹ Martín Fernández de Navarrete insertó este documento interesantísimo en sus apéndices a la *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid, edic. de la B.A.E., 1954, con estudio de Carlos Seco Serrano, tom. I., págs. 529-534.

¹⁶² El 22 de mayo de 1251, Fernando III dio privilegio a los genoveses para tener barrio, alfondiga, capilla y consules en Sevilla, con facultad de comercio, extensiva a sacar productos de la tierra. En él se señalaba también que "si algun mercador de Genoa quisiere vender su

navio o comprar otro, que non den ningun derecho" (en Fernández de Navarrete: *Colección* [¹⁶¹], tom. I, págs. 527-529).

¹⁶³ Los mercaderes catalanes —lo anota Navarrete— obtuvieron de Alfonso X "aquellas franquezas que pertenecien a fecho de mercadería que... nostro padre hobo dado a los Genueses". El privilegio fue confirmado por Sancho IV en 1284 (en Antonio de Capmany: *Memorias históricas*.. Col. diplom., tom. II, núm. 23, de la edic. 1779; hay edición reciente, con notas, debida a la edit. Teide. Barcelona 1961-62).

Ahora bien, ¿son los hombres del Norte los reclamantes? En la carta real no se les nombra. Sólo se alude a "los mis mareantes de los mis regnos". Pero que son ellos no cabe dudarlo. El 7 de febrero, doce días después, inserta el rey esta carta en privilegio rodado que pide la ciudad de Sevilla "e los dichos mis mareantes", para que "les fuese guardada la dicha merced en todo" pudiendo dárselos traslado de ello con autoridad de juez o alcalde. El valor ejecutivo queda reforzado con las penas que se señalan contra cualquier contravención, justificando las medidas —como se hace en la introducción— con un terminante alegato a la fidelidad de los vasallos naturales, como derecho superior que obliga al rey a conceder todo lo que pudiera redundar en la mayor prosperidad de sus súbditos, clarísimo precedente de las peticiones premiales que después se harán desde América. Veinte días más tarde, quienes se presentan con dicho privilegio en mano ante el alcalde mayor de Sevilla, como consta en la comparecencia, no son ya personas genéricas —los "mis mareantes de los mis regnos"—, sino los que le han recibido y, por lo tanto, quienes reclamaron la intervención real. Y en tal acto dice el alcalde mayor: "parecieron Joan de Arreaga, vecino de San Sebastián, maestre de la barca que ha nombre *Santa María*, et Rui Gutiérrez de Ajo, vecino de Santander, maestre de la barca que ha nombre *Santa Catalina*, por si e en nombre e en los de todos los otros maestros e mareantes de los reinos del dicho señor Rey, e mostraronme un previllejo...".

9) *La tensión crítica como "fenómeno de preparación"*

Todo ello nos demuestra que existe una tensión crítica que busca como solución el comercio pero que, contra la tesis de Verlinden, no procede de él, sino de la guerra. El planteamiento de Verlinden, en su oportuno empeño por establecer la empresa americana sobre unas bases de *continuidad* histórica que eviten esa sensación de generación espontánea en su inicio, viene a montarle en relación con tres determinantes: los *fenómenos de preparación*, que identifica en el desarrollo co-

mercantil hispánico; los *fenómenos de filiación* que como experiencias de empresas de expansión cree que se toman de los genoveses, por los establecimientos que montan en el mar Negro, Chios, etc. y los *fenómenos de adaptación*, consecuencia del trasplante de instituciones y técnicas de la España medieval¹⁶⁴. Teóricamente, no cabe dudar de lo sugestivo de esta sistemática, que puede ser más o menos válida en sus enunciados, como esquema, mas no en las realidades que, apriorísticamente, presenta bajo cada enunciado, muy posiblemente a consecuencia del trasfondo que arrastra de su historia nativa, la de una tierra efectivamente desarrollada sobre la industria y el comercio medieval, como la flamenca.

Los *fenómenos de preparación* que presenta Verlinden —el arrastre comercial— significan un gran paso, al haber sabido describir —frente a toda la tradición, apoyada tan sólo en la apariencia— que la empresa americana no es una consecuencia y una continuidad de la Reconquista, despegándola así de las huestes y mesnadas, porque su fina intuición le ha llevado a identificar el sentido promotor y el valor de iniciativas personales que están bien visibles. En este aspecto, su esfuerzo tiene que considerarse como muy afortunado. Sólo le faltó establecer con mayor cautela el origen de ese sentido promotor. Porque tal como lo hemos visto, formado en torno a la aventura que brindaba el Cantábrico, adquiere impulsos de plétora ya en la última época de la guerra de los Cien Años, que también supo aprovechar esa oportunidad, pero que pugna por encontrar una colocación como consecuencia de su tremendo desarrollo. Por eso no es nada extraño que un especialista en la época de los Trastámara, como Suárez Fernández —bien alejado de los estudios americanistas— se tropezara con ese precipitado marinero que allí encuentra e intuyera que, forzosamente, hubo de tener una posterior aplicación: la de la empresa americana. Y es cierto.

¹⁶⁴ Esta exposición sobre las bases originarias de la empresa americana, como programa, la ha repetido Verlinden en diversos trabajos, concretamente puede verse enunciada esa sistematización en *La historia de la América colonial y la colaboración científica internacional. "Trabajos y Conferencias"* (Madrid), Seminario de Estudios Americanistas, de la Facultad de Filosofía y Letras, núm. 2 (1953), páginas 49-56.

Porque lo que hemos visto nacer y crecer no es un hombre marino factor del comercio, sino un hombre marino factor de audacias, hecho a andar por la mar, a las pugnas y asaltos costeros, como todos los que en la época aparecen tratados, moviéndose en ese escenario, como piratas, tal como se califica a Juan de Bethencourt o a Gadifer de la Salle —los que irán a las Canarias—, franceses que, como los españoles, son producto de la misma circunstancia.

El comercio, para esos hombres del litoral cantábrico, mas bien es ocupación subsidiaria, no porque no comercien, sino porque en realidad no son comerciantes en el sentido de mercaderes. En el privilegio de Enrique III antes estudiado ya hemos visto como se establece una clara diferenciación entre *mercadores*, contra los que reclaman, y los *maestros y mareantes*, tal como se califican. Ellos no poseen mercancías, no compran o venden, son más bien transportistas: llevan o traen productos, se alquilan para el comercio como lo pueden hacer para la guerra, pues su oficio efectivo es simplemente la mar. La fabricación de este *espécimen* humano, con su doble contenido de promotor y de aventura, y su trasvasación hacia un nuevo escenario constituye en verdad un fenómeno de preparación para el futuro fecho de la mar.

Si el litoral andaluz, de Cádiz al Guadiana, como Sevilla, había recibido a raíz de la conquista un primer aporte cantábrico, tal como lo vimos, a él pudo superponerse un segundo estrato en la época de Alfonso XI, tan crítica en la historia bélica del Estrecho. Ballesteros cree muy posible que participaran las naves del Norte en los preliminares del Salado y en la toma de Algeciras, en colaboración con las aragonesas¹⁶⁵. Esta posibilidad no es difícil, máxime cuando la presencia humana parece indiscutible, ya que el monarca concede en esos años a los de San Sebastián privilegios parecidos a los que otorgó Alfonso el Sabio a los catalanes, para no pagar en Sevilla más que lo que pagaran genoveses y bayoneses¹⁶⁶. Con todo, creemos que el arrastre fundamental se produce muy poco después de 1380, en torno al comienzo del reinado de

¹⁶⁵ Ballesteros: *La marina* [89], pág. 89. *de España*, publ. por la Real Academia de la Historia, Madrid, 1802,

¹⁶⁶ *Diccionario geográfico-histórico*, tom. II, pág. 322.

Enrique III, cuando la paz equilibrada con Francia e Inglaterra paraliza la tradicional actividad en el Cantábrico y el Canal. Por otra parte, las operaciones navales contra Portugal, tanto en los días de Aljubarrota, como después, durante el reinado de Enrique III, marcan el camino del Sur, como también el empeño en reforzar las posibilidades marineras para reprimir la piratería mediterránea¹⁶⁷. Un síntoma de esa sensación de nuevos objetivos le tenemos en Martín Yáñez de la Barbuda que, en 1394, invade por su cuenta Granada, empujado por una mística de cruzada y la ilusión en los milagros bélicos. Pero eso era sólo posible en el mediodía de España. En el norte no existía ninguna puerta abierta. Todo, en fin, apunta hacia el Sur, donde los que llegan —ya les hemos visto presentes en 1398, en forma incómoda y reclamante—, transportan su estilo de vida.

Que las expediciones continuaron, parece fuera de duda, pues si en la de 1393 no se desembarcó en la isla de Hierro, hay que admitir que otras posteriores, formadas igualmente por gentes del Cantábrico y Andalucía, llegaron a ella, ya que en *El Canarien*¹⁶⁸ se menciona una arribada en 1402 que hizo cautivos a unos 400 herreños, cifra que parece visiblemente exagerada y que si intentan hacer verosímil hablando de lo muy poblada que estaba la isla anteriormente, sólo es para disculpar las posteriores depredaciones de los caballeros normandos. Con todo, dejando el suceso en los límites habituales, dado caso que no eran los esclavos el único incentivo, sino también el rescate comercial, la expedición hay que admitirla, como lo hace la crítica actual¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Luis Suárez Fernández: *Algunos datos sobre política exterior de Enrique III*. "Hispania" (Madrid), núm. 40 (1950), págs. 539-593.

¹⁶⁸ *El Canarien*, edic. Serra-Cioranescu, La Laguna, 1960, II, págs. 154-156.

¹⁶⁹ Juan Alvarez Delgado: *Juan Machin, vizcaino del siglo XV, gran figura histórica de Madera y Canarias*. "An. de Est. Atlánticos" (Madrid-Las Palmas), núm. 7 pág. 197-198.

10) *La atracción de Bethencourt y la respuesta marinera*

Estas reiteradas empresas son las que atraen a Juan de Bethencourt, por el consejo de su tío, el célebre Roberto Braquemont —el Rubín de Braquemonte de nuestros cronistas— quien, según las fuentes narrativas y la opinión de la crítica moderna¹⁷⁰, había obtenido de Enrique III la merced de su conquista, seguramente en pago de los servicios que venía prestando a los Trastámara, como nos lo dice Zurita: "Rubín de Braquemonte, almirante de Francia que avia servido en las guerras contra Portugal al rey don Juan de Castilla y al rey don Enrique su hijo, uvo del rey don Enrique la conquista de aquellas islas, y concertose de encomendarla a un su pariente, que se llamó Juan de Brethencourt, a quien la confirmó la reina doña Catalina"¹⁷¹.

Y no es menos sintomático que Bethencourt, en su viaje de 1402, después de partir de la Rochela, fuera al puerto de Santa María, posiblemente en busca de pilotos y concretamente de lenguas¹⁷², ya que sus supuestos viajes por aquellas aguas, anteriores a la expedición, están descartados. Si la empresa iba a tener un carácter señorial, cortándose la libre iniciativa primeriza, ello no sería obstáculo para que las gentes de la marina de Andalucía, al correr del tiempo, se avezaran a buscar

¹⁷⁰ Vid. Buenaventura Bonnet y Reveron: *Las Canarias y la conquista franco-normanda*. La Laguna de Tenerife, 1944, cap. IV, pág. 49 y sgts.

¹⁷¹ Zurita: *Anales*, cap. XXXIX. Análoga versión en Salazar de Mendoza: *Monarquía de España*, tom. I, lib. III, cap. VII, pág. 347, como el cronista Lorenzo Galindez de Carvajal, etc. Disiente el autorizado investigador E. Serra Rafols, quien en *Los portugueses en Canarias*, pág. 8, si bien opina que la idea se debe a Robín de Braquemont, considera que Bethencourt buscó la protección de la Corona de Castilla iniciada ya la empresa, cuando se vio obligado a conseguir refuerzos, que el rey de Francia no podía dar, al vivir el reino sumido en el conflicto de la

guerra de los Cien Años. Mas no creemos lógica esta hipótesis, pues bien sabía que aquellas islas eran visitadas por los castellanos —que harían difícilísima su permanencia—, como Braquemont no habría de exponerle a un inútil empeño, conector del concepto castellano que las creía de su pertenencia. Braquemont, siguió al servicio de Castilla, pues durante la regencia de Fernando de Antequera, armó una flota para defender el estrecho de Gibraltar.

¹⁷² Consta que allí tomó intérpretes nativos, Alfonso e Isabel, procedentes de alguna expedición anterior. Serra cree que pudieron ser llevados a la Península con la armada de 1393.

por aquellos rumbos y hacia la costa africana sus objetivos particulares.

Hace años, Viñas Mey ya reclamó la máxima atención hacia un fenómeno que denominaba *viraje atlántico de Sevilla*, que atribuía a lo que llamó "política de Tarifa"¹⁷³. Tal denominación evidencia que venía a presuponer un determinante localizado en el Estrecho. Las condiciones en que hubo de redactar aquel trabajo sin duda no le permitieron ampliar la investigación en ese punto, aunque bien pudiera ser que no lo pretendiera, dado que su estudio se ceñía a la comprobación de los impactos que los nuevos problemas originaban en la estructura del reino, en el que descubre incluso un cambio en las "formas de vida"¹⁷⁴.

Ciertamente, hoy estamos en condiciones de conocer que ese cambio no se produce como resultado de una evolución, al compás que las huestes reconquistadoras llegan a asomarse al mar, en su marcha desde la meseta, sino como consecuencia de esas emigraciones que atisba, es decir, por el tirón que promueve la gente de mar. Lo que podríamos llamar superproducción marinera del Norte, con la paralización que allí se crea¹⁷⁵, es lo que determina su trasiego hacia otros campos de aventura, en busca de nuevas ocupaciones. El documento es-

¹⁷³ Carmelo Viñas Mey: *De la Edad Media a la Moderna: el Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la empresa política española*. "Hispania" (Madrid), núm. 1 (1940) págs. 52-70; concepto citado, en pág. 70.

¹⁷⁴ Viñas Mey [¹⁷³], "Hispania", núm. 2 (1941), pág. 55. Este extenso e importante estudio continuó en el núm. 4 (1941) págs. 64-101, y concluyó en el núm. 5 (1941), págs. 41-105. Contiene información muy documentada y útil, como en todos los trabajos de tan destacado y admirado investigador.

¹⁷⁵ Calcúlese el número de constructores de barcos que existirían en la costa Norte si refiriéndose sólo a los de Bilbao, nos da Teófilo Guiard y Larrauri en su *Historia de la noble villa de Bilbao*. Bilbao 1905, los siguientes: con actividad a prin-

cipios del XIV a Juan de Arriaga, Juan de Begoña y Martín López de Sangroniz, apareciendo citados en 1337 los Ibarra, Isopotegui y Pedregual y, años después, Arbolancha, Basurto, Susunaga y Zurbarán. La pretensión de insertarse, como fuera posible, en la corriente comercial la vemos, en paralelo con la presión ejercida en el Sur, en el tratado de paz que en estas fechas suscriben con la Hansa. También este documento, conservado en el cartulario de Lubeck, es indicio de esta superabundancia pues por las villas de la Hermandad firman nada menos que doce maestros, la mitad con apellido vasco y los restantes castellano (en Jules Finot: *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne, au Moyen Age*. París, 1899, pág. 172).

tudiado de 1398 demuestra que esa transformación del mercader en el Sur hacia el comercio marítimo no tiene como sujeto al hombre sedentario de mercados y tiendas, sino al hombre de mar, pues son los *maestres* y *mareantes* vascocantábricos los que llegan a Sevilla para reclamar un quehacer que italianos, catalanes y flamencos vienen monopolizando.

Si la base de partida para las empresas atlánticas está en el litoral de Andalucía, no es sino como consecuencia de ese transporte del activismo cantábrico que llega a situarse en su costa, por la gente que aparece allí con sus barcos, como ese Juan de Arriaga, maestro de la *Santa María*, vecino de San Sebastián, que reclama en 1398, al lado de Rui Gutiérrez de Ajo, vecino de Santander y maestro de la *Santa Catalina*, en nombre propio y de "todos los otros maestros y mareantes de los reinos". Unos podrán llegar a actuar por su cuenta, arrastrando a empresas mercantiles a los mercaderes sedentarios de ferias y mercados; otros no tendrán más remedio que asociarse con los comerciantes extranjeros, ante la práctica ineficacia, en el orden de los negocios, de las cartas reales. Y así todos ellos se verán implicados en las aventuras marítimas que llegan a promoverse, máxime cuando la pretensión que supone el intento de Bethencourt de llevarlas a cabo medievalmente, al estilo feudal, es un anacronismo condenado al colapso.

Precisamente, la práctica feudataria que se impone en la empresa de Canarias determinará que el activismo marino tenga que desviarse de esa dirección, taponada por el sistema señorial. Leguina quiso ver en su atracción la causa determinante del establecimiento inmigratorio de los norteos en las costas andaluzas¹⁷⁶; pero la realidad es muy distinta. Canarias se convirtió para ellos en una frustración que les obliga a insertarse en otras corrientes. Concretamente —como si se hubieran invertido los términos— puede comprobarse como ya en los últimos tiempos de Pedro IV el Ceremonioso, años antes de la reclamación de Sevilla, los marinos castellanos se han

¹⁷⁶ Enrique de Leguina: *Juan de la Cosa, piloto de Colón*. Madrid, 1877.

insertado en el comercio catalanoaragonés. La señorita Marina Mitjá precisamente está trabajando sobre lo que puede considerarse continuación de este proceso de inserción mediterránea, concretado a la época de su sucesor, Juan I (1387 - 1395), en la que el número de maestros castellanos en Cataluña ha crecido notablemente¹⁷⁷. Coincide con esta realidad la razón expuesta en su reclamación por los mareantes del Cantábrico en 1398, que se quejan ante Enrique III de Castilla de que los mercaderes extranjeros no contratan con ellos los fletes de las mercancías que compran en el reino y que por este motivo "non pueden mantener nin sostener los dichos sus navíos e los han de vender a grant menoscabo a los dichos mercadores extranjeros". La causa de este interés que pueden tener los comerciantes genoveses o catalanes por tomar a su servicio naves y patrones del Norte —valiéndose de ese bloqueo para conseguirlo a bajos precios—, nos la explica Claude Carrère en un interesante trabajo. Por un lado, el comercio ha aumentado en volumen y, por consiguiente, se prefieren embarcaciones como la "barcha castellana", la "nao" o el "balener", de mayor capacidad que las naves mediterráneas y, por añadidura, mejor dispuestas para aguantar temporales. Con ellas pueden trasladar mercancías procedentes del Atlántico y no tienen que esperar para despacharlas a la primavera o verano. Por otra parte, son sus tripulantes marinos aguerridos y navegantes inigualables¹⁷⁸.

Los *mareantes* de las villas del Norte reaccionan —ya lo hemos visto— contra ese sistema de compra o de toma a sueldo, deseosos de participar en el comercio al menos por flete. Parece probable —faltan estudios analíticos sobre el problema— que su gestión no produjo resultados prácticos, bien

¹⁷⁷ La Srta. Marina Mitjá prepara, desde hace algún tiempo un libro sobre *Los castellanos en Barcelona, en tiempos de Juan I*.

¹⁷⁸ Claude Carrère: *Le droit d'Anfrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV^e siècle*. "Estudios de Historia Moderna" (Barcelona), núm. 3 (1953), págs. 67-156, hace referencia a los extre-

mos señalados en págs. 92-93, 104. En la pág. 111, después de haber estudiado el ritmo de la navegación, concluye: "Mais le véritable vainqueur de l'hiver n'est pas un bâtiment méditerranéen; la "barca castellana", née sur les rives de l'Océan, connaît son heure de triomphe lorsque les autres navires ne peuvent affronter les éléments".

porque se burlara la carta real o bien porque al iniciarse de nuevo las luchas en el Mediterráneo al mismo tiempo que Francia caía en la anarquía bajo Carlos VI, el comercio sufrió un enrarecimiento, languideciendo las corrientes de tráfico. Lo cierto es que, en este segundo momento, desde los últimos años del siglo XIV, se desarrolla sobre las costas mediterráneas una creciente actividad corsaria, nutrida por marinos castellanos. El tema es motivo de un libro que tiene en avanzada preparación la Srta. María Teresa Ferrer, dedicado precisamente a los *Corsarios castellanos en Cataluña durante el reinado de Martín el Humano*¹⁷⁹.

Quizá esta actividad, que repite el sistema ya practicado sobre las costas del canal de la Mancha, sea resultado del vacío creado por el barrido de corsarios musulmanes, llevado a cabo por orden real en 1400, cuando limpian la barra del río Martín y llegan, por el interior, hasta destruir y saquear la ciudad de Tetuán. En 1407 nuevas embarcaciones de Vizcaya llegan al Estrecho, para combatir la flota que allí llevaron los sultanes de Túnez y Tremecén. Que la guerra la alternaban con las actividades corsarias es evidente, pues incluso intervinieron en la expedición preparada por el rey de Portugal Juan I sobre las mismas costas africanas del Estrecho, en 1414, en la que los lusitanos conquistan Ceuta, con participación de barcos vizcaínos, santanderinos y gallegos¹⁸⁰.

11) Portugal en la atracción del Sur

Un inciso conviene sobre el particular, pues esta actividad repentina de los portugueses venía determinada también por

¹⁷⁹ Esta obra de la Srta. María Teresa Ferrer: *Corsarios castellanos en Cataluña durante el reinado de Martín el Humano* (1395-1410), aun inédita, se prepara bajo la tutela del Dr. Emilio Sáez, director del Instituto de Historia Medieval de España, de la Universidad de Barcelona, al que agradecemos la ayuda que nos prestó para este trabajo y las indicaciones que nos facilitó al

darle a conocer el programa del mismo, que revisó en parte.

¹⁸⁰ Ballesteros: *La marina* [²⁰], pág. 117, Fernández Duro [²⁶], pág. 181, apoyado en el estudio de Faría y Sousa, dice que intervinieron "muchas naves de Vizcaya, de las Cuatro Villas y de Galicia..., algunas de ellas hicieron excursiones a Canarias".

unos imperativos que es necesario tener en cuenta. Como en la costa Norte, igualmente en el litoral portugués habían nacido unas *comunidades marítimas* en Porto y Lisboa, con las cuales la Hermandad de las Marismas inició un trato de reciprocidad, seguramente por deseo del rey don Dionis, tan interesado por el fomento marinerero de su reino. Consta tal decisión en el acta de constitución de la Hermandad, en 1296.

Del mismo modo que Eduardo III de Inglaterra, después de Winchelsea, en busca de una relación amistosa llegó a un tratado, en 1351, con la Hermandad de las Marismas, también en 1352 otorgó carta patente de protección a los navegantes lusitanos que llegaran a sus dominios e incluso firmó un tratado con las comunidades marítimas y mercaderes de Portugal en 1353, semejante al que suscribió con las villas del Cantábrico. La guerra de los Cien Años las afectó igualmente, como es lógico, sobre todo al verse mezclado Portugal en la alianza con Inglaterra, al apoyar al bando "legítimo" contra Enrique de Trastámara. Pero esta conexión con la guerra con Castilla, a pesar de las paces intermitentes, colapsó su desarrollo marinerero y, lo que es más, perturbó su economía agrícola, por el desarraigo de las gentes. El éxodo de los campos se polarizó especialmente sobre un litoral sólo activo a intervalos, motivo por el cual, tras las paces de 1411 con Castilla, busca la corona un nuevo punto de apoyo estabilizador también en el Sur, sobre la boca del Estrecho. Aparentemente, pues, se mantiene un evidente paralelismo con la tendencia que hemos visto en Castilla, aunque sus raíces sean diferentes.

Así, en el caso portugués no hay nada parecido a lo que está produciéndose en Castilla. A pesar de todo lo que se diga sobre una *revolución burguesa* —término tan usado y abusado en la historiografía actual— que tiende hacia ese objetivo para sacudir la fuerza dominante de la nobleza señorial, en la acción de Ceuta no puede reconocerse la presión de iniciativas ni de mareantes, que prácticamente son aún un puro símbolo en Portugal, ni siquiera de mercaderes. Se trata de una política de iniciativa real, signo que presidirá después su

expansión. Lo mismo podemos decir del desarrollo marineró, iniciado por el rey don Dionis, que en 1317 contrata al almirante genovés Pessagno, autorizándole para buscar en Génova a veinte "sabidores das coizas de mar" para vertebrar su flota¹⁸¹. Aún en los días de Aljubarrota (1385) carecen de potencial marineró capaz de oponerse a las acciones navales de los castellanos. Y por último, en la empresa de Ceuta, como queda dicho, participan naves españolas del Cantábrico —sin poder adivinar que así ponían la primera piedra a la competencia futura en torno a las costas atlánticas de Africa— del mismo modo que la ayuda inglesa, incluso en hombres.

Serio indicio es el no haber podido establecerse claramente a quien se debe la iniciativa de la conquista de Ceuta —lo que evidencia la ausencia de una presión humana— y que esta sólo cabe atribuirle a un pensamiento del veedor de Hacienda João Alfonso de Alenquer, al que no se le puede calificar de otra manera que como funcionario real¹⁸², idea que acoge el monarca como solución del grave problema que tienen planteado: la tremenda penuria alimenticia que padecen, puesta de manifiesto ya al dictarse en 1375 la *Lei das Sesmarías*, justificada así: "Considerando como por todas as partes de nossos Regnos ha desfalicimento de mantimentos de trigo e de cevada... e estas cousas son postas en tamanha carestia...". El fracaso de las medidas dictadas para contener el éxodo y la necesidad de abastecerse que se adivina tras los privilegios que en 1377 se conceden a los vecinos y mercaderes de Lisboa que construyeran naves de más de cien toneladas o las compraran fuera de Portugal, mantiene en pie este problema que únicamente Ceuta podía solucionar, como puerta que era del campo de producción de cereales marroquí¹⁸³. No

¹⁸¹ *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua historia, publicados*. por João Martins de Silva Marqués, edic. Instituto Alta Cultura, Lisboa, 1944, págs. 27, 30, 31.

¹⁸² Gomes Eanes da Zurara: *Cronica do descobrimento e conquista da Guiné*, edic. de José de Bragança, Porto, 1937, cpts. IX y LXXIV.

¹⁸³ Mario Hernández y Sánchez-Bar-

ba estudió estos problemas en *Las tendencias expansivas portuguesas en la época del infante Don Enrique*. "Revista de Indias" (Madrid), núm. 80 (1960), págs. 13-82 y aunque en este trabajo importante encuadra nuestro querido amigo el origen de la conquista de Ceuta como precipitado de una de tantas *revoluciones burguesas*, siguiendo la moda

obstante, para comprender bien la diferencia entre esa llamada hacia el Estrecho de los portugueses y la atracción que allí había arrastrado a los mareantes del Cantábrico, conviene retener ese contraste entre un impulso real para construir embarcaciones de porte —porque no se tienen— y la reclamación de los norteños a Enrique III, porque las suyas no tienen ocupación y se ven obligados a venderlas.

12) *La actividad marginal y el dominio del Atlántico*

El reinado de Juan II, como el de Enrique IV marcará un nuevo colapso, pues serán los mercaderes extranjeros los que podrán dictar su ley en Sevilla, al mismo tiempo que el mercado esclavista abierto en Lisboa, tras la expansión portuguesa por las costas atlánticas del Africa, otorgará a esta plaza un papel excepcional, que ahora sirve de nexo entre las dos grandes economías del mar del Norte y de las repúblicas italianas, al mismo tiempo que de mercado abastecedor. Castilla, además, está en plena anarquía interna, mal dispuesta, pues, para asumir un papel competitivo. En consecuencia, aquellas gentes que se establecieron en el Sur, dotadas de un sentido promotor, se diluyen o se acomodan, sin nuevos aportes, puesto que la guerra de los Cien Años se reemprende. En el Sur quedan los que persisten como marginados. Unos participarán en viajes clandestinos, "al furto", sobre la misma costa africana; otros servirán como patronos al comercio italo-catalán.

Este último papel es el que mejor nos es conocido, gracias al estudio de Claude Carrère, que identifica a buen número de maestros que actúan como transportistas, con sus grandes "barcas" al servicio de no importa qué comerciante, cualquiera que sea el trayecto que deba recorrer. Su intervención en este comercio se apoya no sólo en sus cualidades como navegantes y en la capacidad de sus navíos, sino también en la

que actualmente padecemos de colgar etiquetas de este carácter a troche y moche, conviene al final, y lo aceptamos plenamente, en este de-

terminante cuando insiste: "a resolver este importante problema —el alimenticio— tuvo que mirar al rey" (pág. 45).

coyuntura histórica, cuando en todas partes las potencias que podían dominar el tráfico están en guerra. En el Atlántico, Francia e Inglaterra luchan de nuevo en la última fase de la contienda de los Cien Años; en el Mediterráneo, Alfonso V de Aragón pugna por apoderarse de Nápoles, frente a los Anjou, en cuya lucha intervienen las ciudades italianas intermitentemente al lado de uno u otro de los contendientes, con lo que se mantiene sobre estas aguas una absoluta inseguridad, pues las naves pueden ser tomadas como buena presa en cualquier momento. En estas condiciones, los mareantes cántabro-vascones y galaicos —pues ya aparecen nombres de este origen— pueden beneficiarse de su neutralidad sino actúan también como condottieros del mar. Los nombres que nos señala Carrère son abundantes, aunque su estudio se limita prácticamente a muy pocos años, del 1439 al 1447¹⁸⁴.

Por las razones indicadas, encuentra naves castellanas sobre todas las rutas del Mediterráneo: una embarcación llega a Barcelona procedente de Niza y meses después, en 1439, de Génova; otra procede de Tortosa y después arriba desde Pisa, otra de Cagliari, etc., lo que demuestra que actúan claramente en la interrelación con la costa italiana y la francesa. No siempre se movían vinculados a mercaderes genoveses o catalanes, pues también parece que traficaban por cuenta propia, ya que según María del Carmen Carlé, en 1452 tenían consolidado el tráfico con Marsella, donde llevaban cueros —cordobanes— y retornaban a Sevilla con trigo¹⁸⁵, del mismo modo que es evidente la penetración incluso en el Mediterráneo oriental donde

¹⁸⁴ Claude Carrère [178], págs. 103-104 y 144-146, teniendo en cuenta que el colector catalán de la época anotaba en el registro de "Ancrage" los distintos nombres según la resonancia fonética, aparecen la mayoría de formados, como es lógico: Xanxis en vez de Sánchez, Mertinis por Martínez, etc. Así identifica los siguientes: Geromi de Santiago, Joanis de Bilbao, Pedro Canal de Laredo (pág. 103), Juan de Viana, Juan de Bayona, Vasco Gunsalis, Mertinez Bisqueni (Vizcaino), Joan Martinis d'Oriola (de Orio), Martin Xanxis, Joan Xanxis, Xanxo des Pasi

(Sancho de Pas), Utxo Lopis (pág. 104), Ruis Gonzalez de Ponto Vegra (de Pontevedra) (pág. 105), Marti de Guiedo (de Igueldo), Diego Martinis, Pedro Ferrendis de Sevilla, Pedro de la Vega, Geronis Rodriguis el Gallego (pág. 144), Pedro Gonzalez, Pedro Lunis (Luna), Lorens Alfonso, Ruis Dies, Pedro Martinis, Joan Sent Joan, Geromi de Sent Diego (pág. 145). Advierte que no intenta hacer relación de todos los patronos y maestros.

¹⁸⁵ María del Carmen Carlé [114], pág. 245, citando *Commerce de Marseille*, t. II, p. IV.

Pero Tafur se encontró al patrón Juan Caro en Constantinopla, transportando mercaderías a las islas de Rodas y Xio¹⁸⁶. Precisamente, ante las costas de Xio fue una barca de vizcaínos la que salvó a Tafur de un naufragio¹⁸⁷.

Mas si este comercio del ámbito mediterráneo sólo le comparten, al lado de otras naves italianas, catalanas y francesas —marsellesas—, lo que sí es evidente es el dominio casi absoluto del comercio de los principales puertos del Mediterráneo con el Atlántico. Las arribadas a Barcelona que registra Carrère procedentes de Sevilla, excepto dos, todas se realizan en esos años en barcos y con patronos cantabro-andaluces, lo que apoya con testimonios concretos, para concluir que "si los comerciantes de Barcelona trafican con Andalucía, sus armadores no frecuentan apenas las orillas del Guadalquivir"¹⁸⁸. Otro tanto sucede con Lisboa, aunque alguno de los patronos que cita puede también ser portugués. De los barcos procedentes del Norte de España, como es natural, todos son gallegos, santanderinos o vizcaínos y arriban en el invierno.

Algo distinto es ya el tráfico con Flandes, donde vuelven a aparecer grandes galeras catalanas, aun cuando apenas suponen algo más de la mitad del tráfico. El resto son cantabro-vascos y, en casos contados, italianos¹⁸⁹. Claro es que en este ámbito no sólo han de trabajar como transportistas de los mercaderes mediterráneos, puesto que es evidente que se alquilan igualmente con la Hansa, para el tráfico con el Báltico, ya que constan contratos al efecto, como el que se establece en 1427 con patronos vizcaínos¹⁹⁰.

Este fabuloso despliegue, que demuestra el desarrollo de aquella marina, tenía un saldo muy penoso puesto que, al tomar los mercaderes extracastellanos las mejores naves a su servicio, el propio comercio de Castilla había de hacerse en condiciones muy precarias, utilizando barcos pequeños y de peores condiciones, que para sortear los peligros de la guerra

¹⁸⁶ Pedro Tafur: *Andanças e viajes por diversas partes del mundo abidos. (1435-1439)*. Madrid, 1874, págs. 137-157.

¹⁸⁷ Tafur [¹⁸⁶], pág. 131. Se refiere

a este hecho también Carlé [¹⁸⁴], pág. 244.

¹⁸⁸ Carrère [¹⁷⁸], pág. 144.

¹⁸⁹ Carrère [¹⁷⁸], pág. 146.

¹⁹⁰ Guiard [¹⁷⁸], pág. 457.

en el canal de la Mancha tenían que navegar en convoy. Tal situación la vemos reflejada en las Cortes de Castilla de 1436, a raíz de un encuentro con otra flota inglesa, que escapó intacta. La lamentación de los procuradores no puede ser más elocuente: "que si en la flota que ha pocos días que vino de Flandes ouiera grandes naos en su compannia non se le escapara ninguna nao de las de Inglatierra que todas non fueran tomadas, e por las naos de aca ser pequennas aun que eran muchas mas que las de Inglatierra non tomaron la dicha flota . . . , e por esto e otrosy porque las mercadurias de vuestros rregnos seguramente puedan pasar en las partes de allende, ca del todo punto *la dicha marisma esta muy desfallecida de grandes naos*, suplicamos a vuestra alteza que mande fazer algunas naos grandes", como antes decían: "Otrosy..., por quanto la Costa de la mar de Castilla está muy grant falta de naos grandes e segunt que en los tiempos pasados solia auer..."¹⁸¹.

Después de la batalla del Estrecho de 1406 —dice Fernández Duro¹⁸²— los marineros de Cantabria no quedaron inactivos, continuando el sistema de "marchar a sus fines" y de no sufrir agravio o traba sin represalias, sosteniendo por sí solos la pujanza que mantenía abierto el camino a sus navíos. Que el sistema de *presas* continuó, es evidente, pues Diogo Gomes habla del corsario Machín de Trapana —que Alvarez Delgado identifica con Machín de Arteaga¹⁸³— como autor del asalto a unas carabelas portuguesas a la altura del cabo Espichel, entre 1445 y 1463¹⁸⁴. La capacidad promotora y la audacia de este personaje —personificación del tipo humano que venimos persiguiendo— la vemos jalonada por hechos anteriores y posteriores, que así señalan su continuidad. Entre los anteriores, cabe mencionar su arribada, en el segundo decenio del siglo XV, a las islas Madera, que si fueron vistas un siglo antes, estaban tan olvidadas que sólo irán a ellas los portugueses

¹⁸¹ *Cortes de Castilla*, tom. III, pág. 263, petición 4ª de las Cortes de Toledo de 1436.

¹⁸² C. Fernández Duro: *La marina de Castilla* [96], pág. 180.

¹⁸³ Juan Alvarez Delgado: *Juan Machín, gran figura histórica de Made-*

ra y Canarias. "An. Est. Atlánticos" (Madrid-Las Palmas), núm. 7 (1961), págs. 133 y sgts.

¹⁸⁴ Diogo Gomes: *De prima Inventione Guines*. edic. *Manuscrito de Valentina Fernández* (escrito en 1507), Lisboa, 1940, pág. 193.

después de las noticias que ahora Machín les ofrece, tras haber realizado un viaje por las costas inglesas, seguramente de salteo. Entre las actividades posteriores —después de haber estado cautivo en Marruecos— hay que referirse a sus arribadas a la isla del Hierro en 1447, mientras Guillén de Peraza llevaba a cabo su salteo en La Palma, donde murió. Machín volvió al Hierro en 1448 y en el año siguiente está en el desembarco de la Gomera, con Peraza de Ayala, quedando allí para defenderla de los portugueses. Machín el Vizcaíno es, como "marino conocedor de estas aguas, por las que merodeaba desde Sevilla o Puerto de Santa María"¹⁸⁵, el símbolo de ese activismo, tan oscuro como constante.

13) *La decisiva atracción a la aventura del Estrecho y costa Africana, en 1475, y el régimen de licencias*

Si los viajes clandestinos o semiclandestinos a la costa africana —hoy indiscutibles— habían mantenido el espejuelo sobre la auténtica aventura de lo que era sólo conocido por los marineros habituales, apenas servían, con los viajes a Canarias, para sostener una tensión que, según el propio Ortiz de Zúñiga, había languidecido un tanto desde 1417. Con todo, es la escuela en la que hacen su aprendizaje los que pueblan el litoral andaluz o las naves que allí quedan sin tráfico que realizar¹⁸⁶. En esta situación, una nueva y decisiva atracción del Sur va a suponer, para estas gentes acostumbradas a en-

¹⁸⁵ Alvarez Delgado [1893], pág. 194, donde se admite que fuera también *rescatador*. Advertimos que utilizamos siempre este término para calificar ese tipo especial de comercio de trueque con indígenas, a base de entregarles artículos de poco valor —las "bujerías"—, como cuchillos, peines, cuentas de vidrio, etc., a cambio ya de oro o guanines, ya de productos propios de gran valor comercial en la época, que a su vez vendían o almonedaban entre los mercaderes, al regresar al punto de partida.

¹⁸⁶ La dureza de vida alcanzó a los

propios puertos, como lo evidencia este incidente sucedido en 1465 en Palos, según aparece en el trámite judicial que se promueve en la época de los RR. CC. y donde el reclamante dice que : "estando en el río de Saltes al Parralejo, que es en término de la dicha villa de Palos, tomando leña para ir dende a la mar, no haciendo ni diciendo por qué... vino a él e a los que con él iban [en su navio] el dicho Alfonso Yañez con una *carabela armada de gente y armas*, e que por fuerza e contra su voluntad e de los que iban dentro en el dicho navio, entraron

gancharse para ir a cualquier parte, el comienzo de la guerra con Portugal, al subir al trono Isabel la Católica.

El año 1475 es el que abre esta nueva etapa de atracción —que será la decisiva— cuando vuelve a lucharse en el Estrecho contra los portugueses, para cerrarles el paso hacia el Sur y destrozar su economía, según el planteamiento de Fernando el Católico. En ese año se registra un combate y la entrada de una flotilla castellana aguas arriba del Guadiana. Poco después, se arma otra flota de treinta carabelas para realizar una expedición a Guinea, en la que intervienen las gentes establecidas en Palos. Al mismo tiempo se combate otra vez en el Estrecho contra las naves portuguesas que regresaban de Oriente, en el que toman parte naves vizcaínas al mando de Juan de Mendaro y otras de la propia costa andaluza, con el hijo de Diego de Valera ¹⁸⁷.

Cuando Ballesteros buscó el momento en el que pudo haber llegado al litoral andaluz el santónés Juan de la Cosa, descarta su presencia en tiempos anteriores, para fijarse precisamente en esta época, que lógicamente corresponde a la última y más importante arribada de gentes del Cantábrico. El incentivo de esta nueva atracción está en la real Cédula del 19 de agosto de 1475, por la que Isabel la Católica declara de su pertenencia la costa africana y manifiesta su decisión de “tomar e reducir la dicha conquista, e la apartar del dicho adversario de Portugal”. Este es el gran objetivo, tras del cual, evidentemente, se acumularía toda la gente de la aventura marinera. Se abre, pues, el sistema de rescates e incluso se nombra un escribano mayor para que entienda en todas las carabelas que fueran a rescatar a Guinea “e aun adelante de Sierra Leona”, y se publican las licencias por pregonero en las villas de aquella marina ¹⁸⁸. Diríamos que era la recluta general para volverse

en él e ge lo tomaron e levaron con todo lo que en él estaba a la dicha villa de Palos..” (en Fernández de Navarrete [¹⁸¹], tom. II, pág. 276). Hay otro documento, referido a otro suceso de 1475, donde la tripulación se hace con un balliner que venía “de facer guerra a los portugueses

e a los moros... trayendo su presa” (id., pág. 279).

¹⁸⁷ Antonio Paz y Melia: *Llegada de Colón a Portugal*. “El Centenario”, Madrid, 1892, tomo I; Ballesteros: *La marina* [⁸⁰], pág. 137.

¹⁸⁸ En Navarrete [¹⁸¹], tom. II, pgs. 272 y 274, ambos documentos.

sobre el Atlántico. Los años que median hasta la firma de la paz con Portugal en 1479, debió ser una época de afán y prosperidad, hasta el extremo que Ballesteros considera que hubo de ser esta ocasión la que permitiría a Juan de la Cosa redondear una pequeña fortuna, la que forzosamente debe presuponerse como para ser dueño de una nao, como la *Santa María*, que participará en el viaje de descubrimiento¹⁰⁹.

¿Cabe creerse, después de esta trayectoria, que las gentes que van a intervenir en la empresa americana en los primeros tiempos pueden ser asimiladas a huestes señoriales o concejiles? A la vista está que resulta del todo punto imposible. Se oponen a ello no sólo sus hábitos, terminados de fraguar en las empresas de rescate y salteo sobre las costas africanas en los viajes "al furto" o en los que se realizan en esos cuatro últimos años, sino además la propia técnica, que durante la primera época es total y exclusivamente marinera. Téngase también en cuenta que las empresas no se montan como para ir a la guerra, sino como *empresa de comercio*, en la que se reúnen tripulaciones y asociados.

Cabe así decir que las expediciones que parten hacia América han venido "entrenándose" por lo menos durante todo el siglo XV, en el que el hombre ha quedado fabricado y acomodado a una forma de acción que nada tiene que ver ni con el régimen señorial ni siquiera con la Reconquista. Porque las empresas son marítimas y parten del mismo mar donde, desde hace tiempo, están sus hombres esperando la ocasión. Serán muchos, ciertamente, los que se incorporarán a ellas sin haber visto nunca el mar, pero ni esto se produce en los primeros viajes ni esto tiene valor, porque esos hombres se enganchan a un sistema que ellos no forjan, que forjaron los marineros en cuyos barcos entran.

¹⁰⁹ Ballesteros: *La marina* [9], pág. 139: "Juan de la Cosa, en 1492, no era un personaje anónimo e ignorado de los marinos del Odiel. Ellos sabían de su existencia y, probablemente, mucho antes de organizarse la expedición descubridora. No se

llega a poseer una embarcación de porte como la nao *Santa María* sin... práctica marinera y navegaciones provechosas... Me inclino a pensar que el origen del bienestar económico de Juan de la Cosa procede de los rescates de Guinea".

Mas, para cerrar este examen, consideramos necesario —ya que hemos visto la trayectoria— entender lo que podía ser la normativa del fecho de la mar, las reglas a las que solían ajustarse, aunque siempre la práctica sería más holgada que las leyes y reglamentos. Preferentemente nos fijaremos, como es lógico, en la técnica más próxima, la que corresponde al período más en contacto con el inicio de las empresas a Indias.

III. NORMAS Y COSTUMBRES EN LOS APRESTOS

La normativa jurídica en los aprestos tuvo una vigencia que no es posible calificar como estricta. Las técnicas consuetudinarias o los acuerdos privados entre los participantes estuvieron por encima las más de las veces. Con todo, tiene un valor significativo el esfuerzo real por conciliar tales costumbres con las leyes generales de la guerra, sobre todo por el interés en fijar los derechos fiscales o la participación que podía corresponder a la Corona. Las Leyes de Partida son, en este sentido, el eco de tales costumbres y, al mismo tiempo, una prueba visible del margen que se concedía a la contribución directa desde siempre; de aquí la sustitución del sistema rígido por el multiforme.

Nada podemos saber por ellas de los procedimientos de enganche, aunque no faltan noticias en las crónicas, referidas siempre a empresas realizadas por orden o licencia real, como en el caso de las de Indias. Según la costumbre, el enganche de los hombres se hacía por pregón de la jornada en calles y plazas. El escribano que acompañaba al estandarte de quien hacía el llamamiento, anotaba los nombres de los que acudían, bien como gente de guerra o bien para las tripulaciones y generalmente con sus fiadores. La soldada —podía no haberla— la cobraban con anticipación por varios meses y la participación en el botín quedaba incrementada por las armas que aportaran. Los cómitres o la Corona, en su caso, completaban el aviamiento, hasta que la nave estuviera "sana e gui-

sada de todo"²⁰⁰. Para cubrir estas reclutas, la Corona hubo de ir aumentando las ventajas a los capitanes y gentes, incluso llegando a dispensas e indultos²⁰¹ para conseguir el mayor número cuando no pudieran cubrir los contingentes con los que se engancharan.

1) *El polimorfismo de las armadas y la relación de la inversión con el beneficio repartible*

Redactadas las *Partidas* a lo largo de una serie de años y sobre diversas fuentes, en sus normas apenas aparece otra cosa que la correspondencia entre inversiones y logros, pero sin presentarnos las relaciones internas que podían existir entre sus componentes, dejándolas por consiguiente libres. Decretada su vigencia en tiempos de Alfonso XI (1348), servirán sus normas más bien como base de referencia, porque la propia Corona seguirá aplicando un criterio casuista. Bien claramente se deduce de las distintas formas de hacer armada que se prevén, con participación de los que en ella intervienen. Así, en la ley XXIX, tít. XXVI de la *Partida* II, se lee:

1ª forma: "Flota o armada haciendo el rey para guerrear los armada totalmente a cargo de la Corona enemigos sobre mar, dando el los navíos con todos los aparejos et las armas, et pagando la vianda et la soldada de los homes, todo lo que ganaren debe ser del rey, et non han los que fueren en ella de haber parte, fueras ende aquello que les quisiese dar por facerles merced".

2ª tipo: Ar- Se continúa en la misma ley citada: "Et si el mada montarey diese los cuerpos de los navíos con los

²⁰⁰ Navarrete [²⁴¹], págs. 218-19. Interesantes detalles sobre el armamento de particulares por contratas, para defender el Estrecho de los intentos de invasión, con noticias sobre las actividades marineras en *Epistolas de Mosen Diego de Valera* publ. por la Sociedad de Bibliófilos Españoles, Madrid, 1878.

²⁰¹ Juan II, en 1416, concedió pri-

vilegio para que cuando un almirante tuviera que armar "pueda sacar e saque quatro omes acusados de cualquier maleficio por que devan ser condenados a muerte, quenten presos" (consta traslado en el *Libro de los privilegios del Almirante don Cristóbal Colón*, edic. C. Pérez-Bustamante, Madrid, 1951, página 12).

da por la Corona, corriendo a cargo de los Capitanes las soldadas. guisamientos que les pertenescen et las armas et la vianda, et los otros pagasen las soldadas de los homes, debe el rey haber las tres partes [de los beneficios] et ellos la quarta". No es, por consiguiente, la soldada un factor tan decisivamente definitorio del carácter real de una fuerza, pues, como se ve, es el primer elemento que se excluye. Pero sigue la misma ley ofreciendo otros tipos:

3º tipo: *Armada aviada por la Corona, pero con soldadas y mantenimientos a cargo de los Capitanes.* "Mas si el Rey diese los navíos con sus guisamientos et con las armas, et los que ficiesen el armada pagasen los homes et la vianda, estonce el rey debe haber la meytad [del botín, beneficios y presas] et la otra meytad ellos". Pero esta participación de quienes voluntariamente se prestaran a la empresa podía aun ser mayor, como en los tipos de armada que la misma ley prevé, al decir seguidamente:

4º tipo: *Armada con barcos dados por el Rey pero con armas, alimentos y soldadas por los Capitanes.* "Otrosí, quando el rey diese los navíos con sus guisamientos tan solamente, et los otros las armas, et las viandas, et pagasen las soldadas a los homes, debe el [rey] haber la quarta parte et ellos las tres". Pero este sistema llega al máximo en el último tipo, en el que incluso se prevé una armada real sin participación ninguna de la Corona en su aviamiento, que corre totalmente a cargo de particulares. Así se dice en el mismo código alfonsí:

5º tipo: *Armada totalmente a cargo de particulares.* "Eso mesmo decimos que serie quando algunos ficiesen el armada en qualquier destas maneras sobredichas, que deben haber toda la ganancia para si o las tres partes, o la meytad o el quarto, así como de suso es dicho".

Y como recapitulación, concluye la ley insistiendo en los mis-

mos puntos, dando como la cosa más normal esa pluriparticipación e incluso el montaje total a expensas de quien voluntariamente se prestara al servicio. Y así figura:

"Et esto tovieron por derecho los antiguos porque non podie seer fecha el armada sin estas quatro cosas, que son los *homes*, et los *cuerpos de los navíos*, et las *armas* et la *vian-da*: por ende pusieron que quien diese todo esto que hobiese toda la ganancia; et qui diese alguna partida de ello que hobiese otrosí su parte segunt aquello. Pero sin todo esto debe haber el rey el quinto por razón de señorío, fueras ende si el ficiese la flota o la corsaria real, así como dice en las leyes que fablan desto²⁰². Otrosí, le han a dar todas aquellas cosas que debe haber por razón de honra et de mayoría".

El quinto Real.

Las *Partidas*, como no podían ser por menos, prevén y se atienden a realidades posibles, entre las cuales no se percibe la idea de una flota permanente al servicio de la Corona capaz de extinguir los procedimientos de participación. Al contrario, suponen otras relaciones especiales "segunt las posturas fueron fechas o el previllejo dixere".

2) *Almirantes, "posturas", reclutas y ordenanzas*

La institución del Almirante Mayor de la Mar²⁰³ no supone tampoco modificación alguna pues, por lo que sabemos de Diego Hurtado de Mendoza y de los títulos de Alonso Enriquez, nombrado en 1405 por Enrique III, su función consistía en entender y dirimir los pleitos que se suscitaban en el ám-

²⁰² Se trata del quinto regio en la ley IV, tit. XXVI, Partida II, justificándole por cinco razones que allí se señalan.

²⁰³ Vid. Florentino Pérez Embid:

El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe. Sevilla, Escuela de Est. Hispanoamericanas, 1944.

bito marítimo, como jurisdicción delegada de la Corona, con la cual se articula. Así, al tratar Juan II de los derechos económicos, al confirmar en 17 de agosto de 1416 los privilegios concedidos al Almirante por Enrique III, los que se le conceden son siempre parte de lo que había de corresponder al Rey: en el caso de flota totalmente a cargo de la Corona, "de las ganancias que hobiere que haya yo las dos partes e el dicho Almirante la tercia parte" y, cuando el armazón y gastos sea hecho "por otros", entonces "yo haya las dos partes de este dicho quinto, e el dicho almirante la tercia parte de el"²⁰⁴.

Excepcionalmente podía, por orden real siempre, ponerse el Almirante al mando de una armada. De la que Juan II manda organizar en 1429 a D. Fadrique Enriquez conocemos una serie de documentos que ponen de manifiesto las bases de gestión. Por un lado se apelaba al *embargo* de las naves útiles²⁰⁵, por otro la Corona disponía que determinados pagadores fletaran y armaran en su nombre²⁰⁶, como los alcaides de atarazanas habían de entregar las naves "que vos por mi tenedes"²⁰⁷, sin perjuicio de las contratas que hubiera de hacer el almirante, a quien se le autoriza a fines de enero de 1430 —prueba de que los anteriores recursos eran pocos e insuficientes— a "poner e facer las posturas e conveniencias"²⁰⁸.

Mayor interés aun tiene lo que se refiere a la recluta de gente, puesto que nos descubre cómo, al otorgarse licencia para que todos los vasallos y súbditos "podades ir e vayades"²⁰⁹, la base era la voluntariedad y, también, que habían de prevenir impedimentos por parte de los señores. Hasta

²⁰⁴ Martín Fernández de Navarrete [161], tomo I, *Apendice de documentos relativos a la dignidad del Almirantazgo Mayor de Castilla*, confirmación de privilegios por Juan II, en 17 de agosto de 1416, páginas 264-266.

²⁰⁵ C. R. del 7 de diciembre de 1427, a los Concejos, etc. en Navarrete, tom. I, *Apendice*, [161], pág. 276.

²⁰⁶ Orden real a Martín López de Córdoba, estante en Santander. Navarrete *Apendice* [161], pág. 277.

²⁰⁷ Ordenes del 7 de dic. 1429 a Juan de Silva, alcaide de las Atarazanas de Santander y a Diego de Vadillo, alcaide de las Atarazanas de Sevilla. Navarrete, tom. I, *Apendice* [161], págs. 279 y 280 respectivamente.

²⁰⁸ Poder al almirante D. Fadrique Enriquez, Navarrete, tom. I, *Apendice* [161], pág. 281.

²⁰⁹ Licencia real para todos los vasallos, Navarrete, tom. I, *Apendice* [161], pág. 276.

tal extremo se fomenta esta libertad de enganche que una cédula del 7 de diciembre de 1429 dispone que a los que se incorporaran a la armada a sueldo no se les podían quitar los oficios que tuvieran ni los maravedís que por ellos cobrarán, ni tampoco las tierras, ni que a ellos ni a sus mujeres ni fiadores se les pudieran tomar bienes ni apresar por deudas, ni corriera pena alguna contra ellos en dicho tiempo y que los pleitos que tuvieran queden en el lugar y estado en que se encontraran "desde que tomaren sueldo hasta que tornen del dicho mi servicio"²¹⁰.

De acuerdo con lo previsto en las *Partidas*, al almirante había de tomársele pleito homenaje también, prueba evidente de que el mando de la flota era independiente de la función que como Almirante Mayor le correspondía²¹¹.

De las *Ordenanzas* que hizo el almirante D. Fadrique Enriquez para el gobierno de esta armada de que hablamos, hay algunos capítulos que tienen gran interés para comprobar la evolución que sufren estos hábitos medievales en favor de los participantes de las empresas, sobre todo, con la modernización que se produce a impulsos de los descubrimientos. Así, podemos ver cómo en el capítulo XVI se dice que "cualquier galea que ganare navío alguno de enemigos grandes o pequeños, aunque amainen, que el pillaje de sobre cubierta sea de la galea que lo ganare, salvo aquello que pertenesce al Rey, oro e plata, e piedras de valor, e joyas... que pertenescan al dicho señor Rey"²¹².

No menos interesante es comprobar cómo, incluso en esta armada prevista para la guerra, la función comercial no está ausente, muestra evidente de que los capitanes tenían tal costumbre y que los "fechos de la mar" llevaban aparejado al utilitarismo del botín el que pudiera derivarse del comercio.

²¹⁰ C. R. del 7 de dic. 1429, Navarrete, tom. I, *Apendice* [161], págs. 277-278.

²¹¹ *De la manera en que debía tomarse el pleito homenaje a los Almirantes y pleito homenaje que se tomó a D. Fadrique, Almirante de Castilla, cuando y como.* Navarrete,

tom. I, *Apendice* [161], págs. 285-287.

²¹² Ordenanza que hizo el Almirante D. Fabrique para el gobierno de la Armada de su mando. Navarrete, tom. I, *Apendice* [161], págs. 287-292. Cap. XVI en pág. 289. Su contenido se refuerza en el cap. XIX.

Así, en el capítulo XXVI de estas *Ordenanzas* se prevenía que "ningun comitre non sea osado de tener tendejón a la su centina como el sol fuere puesto, e qualquier que lo tuviere que pierda el tendejón et pague cada comitre de la galea, donde lo tovieren, una dobla de oro"²¹³.

Aparte de estos datos, es forzoso percibir a través de los años como tal sistema de embargos no son frecuentes y como se impone la voluntariedad del servicio. El hecho de las Canarias y, sobre todo, el desarrollo de la marina en la costa andaluza, con sus múltiples actividades de rescate y salteo sobre el litoral africano²¹⁴, arraiga unos hábitos que la guerra con Portugal, sostenida por los Reyes Católicos al comienzo de su reinado, contribuye a exacerbar.

3) *Las ofertas re servicios de la mar con la técnica de esperanza y las armadas de iniciativa real*

Por lo pronto, del máximo interés es advertir como ya en el siglo XV ha surgido, gracias al "fecho de la mar" un tipo humano, dado a las más peligrosas empresas, completamente distinto del armador y propietario de naves que, por el contrario, se resiste ante cualquier riesgo. De esas gentes aventureras o audaces, algunas llegan a poseer navíos, pero otras se han formado en las tripulaciones y pugnan por ofrecer sus servicios. Este clima se presupone de los términos en que se redacta, en época de Juan II —el padre de Isabel la Católica— la minuta - modelo para los servicios de la mar, en la que se otorgan facultades insospechadas a estos capitanes para vencer la resistencia pasiva de los propietarios o para defenderles de sus abusivas condiciones.

Tal documento, en la parte que nos interesa, estaba redactado de esta forma:

"Don Juan... sepades que fulano *me hizo relación* que por servicio de Dios e mío, acatada la naturaleza e fide-

²¹³ Ordenanzas [212], cap. XXVI, en pág. 290.

²¹⁴ Además de la obra citada de A. Rumeu de Armas [62], Florentino

Pérez Embid redactó sobre este tema su tesis doctoral: *La marina de Andalucía ante el descubrimiento de América*.

lidad que me debe, como a su señor natural, el *quería traer dos naos de armada* en el Estrecho contra los moros enemigos de nuestra Santa Fe... *e me suplicó e pidió por merced que le mandase dar licencia* para tomar las dichas naos en cualquier puerto que pudiesen ser avidas para las traer de Armada... pagando por las dichas dos naos a los señores e maestros e personas della lo que razonablemente debiese pagar por su flete e salario del viaje que con ellas ficiese. E Yo, entendiendo que lo susodicho es cumplidero a servicio de Dios e mío, o a pro e bien común de mis reinos... mandé dar esta mi carta para vosotros las Justicias de cada lugar, por la cual vos mando que tomades en los dichos puertos o en cualquier dellos las primeras dos naos que pudieses, tanto que no estén... [excluyen aquí las que se encuentran en trance de salir a comerciar].

A continuación se dispone que los dueños, maestros de las naves y patrones habían de diputar persona que fuera marreante, a los que se uniría otro diputado que representara al capitán solicitante del servicio, para que juntos

"digan e declaren que es el flete e salario que el dicho fulano debe pagar... por los viajes que con ellos ficieren y en que tiempo y en que manera se lo debe pagar... , e así mismo, vos, las dichas Justicias e cada uno de vos en vuestros logares e jureddiciones donde el dicho fulano armare o quisiere embarcar, recabedes dél obligo e juramento e fiadores llanos e abonados e contiosos, que hará de las dichas naos que así quisiere armar, guerra e paz por mi mandado, e que obedecerá e cumplirá mis cartas e mandamientos, e que no hará guerra ni otro mal ni dapno alguno a amigos ni aliados míos, ni a sus súbditos e naturales... , e así suso todo lo susodicho dedes... las dichas dos naos por la manera susodicha, e le dedes e fagades dar todo el favor e ayuda que vos pidiere e menester oviere, para que las arme e bastezca e las trae e navegue con ellas por las mares de mis reinos e por

otras cualesquier, e que no fagades ni consintades poner en ello ni en parte dello embargo ni contrario alguno...²¹⁵

Este elocuente documento viene a ofrecernos, como en un espejo, la realidad de la primera mitad del siglo del descubrimiento de América y bien merece que nos detengamos brevemente para extraer las conclusiones que de él se derivan.

Por una parte observamos, como después sucederá en el caso de América, que son ciertos hombres audaces los que solicitan ante la Corona hacerse cargo de las empresas de riesgo. Es más: podríamos decir que tenemos a la vista ya la materia prima humana de la época de los descubrimientos y conquistas. Y sobre todo, se constata bien terminantemente que esos servicios de la mar se establecen por oferta, para ser realizados también a costa del solicitante. En el documento presentado incluso se utiliza la misma terminología que después se verá en las licencias y capitulaciones: "que Fulano me hizo relación que por servicio de Dios e mío... él quería... e me suplicó e pidió por merced que le mandase dar licencia...".

Estos hombres, como después sucederá también en la mayoría de los casos, no son dueños de los navíos y se encuentran, para llevar a cabo su empresa, bajo la presión de los armadores que, por lo que se ve, pretenden obtener de ellos condiciones abusivas en los fletes, como los maestros aprovechaban la oportunidad para intentar lograr fuertes salarios.

Por otra parte, se nos manifiesta igualmente la práctica de la que podríamos llamar técnica "de esperanza", pues al decirse en el texto que los diputados de las partes habían de estipular "en qué tiempo y en qué manera" debían ser satisfechos los fletes y salarios acordados, se nos viene a decir también que el tal capitán o caudillo carecía de numerario suficiente y que con la confianza en los beneficios que pudiera obtener en la empresa solicitada se ofrecía a montarla, para pagar, por lo menos una gran parte, una vez que hubiera

²¹⁵ Minuta existente en el *Formulario de Cartas y Mercedes del reinado de Juan II*, que se guarda en la Biblioteca de Palacio. Este documen-

to fue publicado por C. Fernández Duro: *La Marina de Castilla* [2], apéndice documental, doc. N.º 28, págs. 449-50.

adquirido los esperados logros. Este sistema del fiado será el mismo que después emplearán tantos caudillos de las empresas americanas, si no formaban compañía con los propios armadores.

Bien claro se ve, por lo que se dice al final del documento, la tendencia o hábito que tenían aquellos capitanes —costumbre común en la mar, como lo practicaban los marinos gascones e ingleses también— de beneficiarse de aquello que pudiera serles de provecho, fuera de enemigos o no, si no estaban directamente relacionados con ellos. Esto mismo se continuaría practicando en la época de las conquistas, pues bien sabemos que Alonso de Ojeda se adueñó de cierto navío antes de cruzar el Atlántico²¹⁶, como después se salpican noticias parecidas, incluso en los cronistas, como en el caso de Ordas, ya bien entrado el siglo XVI²¹⁷.

En definitiva, por lo que este documento nos explica, podemos ver cómo en los años anteriores al descubrimiento era plenamente normal el ofrecimiento de servicios a la Corona para el fecho de la mar, y cómo estas armadas se hacían a costa del solicitante, por su cuenta y razón, que corría con armamento y salarios, a cambio de cubrir gastos y obtener el beneficio de lo adquirido en la jornada. No es pues costumbre nacida a causa de la empresa de América sino que, al contrario, hasta puede suponerse que de la agilidad marítima producida por este hábito se derivó la posibilidad de que el descubrimiento no se fosilizara en un marco redu-

²¹⁶ En la *Pesquisa contra Alonso de Hojeda*, levantada en La Española tras las exploraciones del primer viaje (en *Autógrafos de Colón y papeles de América*, publ. por la duquesa de Berwick y de Alba, Madrid, 1892, págs. 25-38), Juan Velázquez declara que al llegar Ojeda al cabo de Aguer, en Africa, tomo una carabela de Huelva, que estaba pescando, y la llevó en su expedición. El maestro Alonso, cirujano, declara lo mismo, con la sola diferencia de hacerla de Moguer. Este documento fue minuciosamente estudiado por Carlos Seco en *Algunos*

datos definitivos sobre el viaje de Hojeda-Vespucio. "Revista de Indias" (Madrid), núm. 59 (1955), págs. 89-107.

²¹⁷ Aguado, Castellanos y Simón hablan del navío portugués que los hermanos Silva, socios de Diego de Ordas, tomaron en Tenerife y llevaron a Paria. Vid. en fray Pedro Simón; *Noticias de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*, escritas a principio del siglo XVII. II *Noticia Historial*, cap. XX (tom. I de nuestra edición, Caracas, 1963, pág. 173).

cido o no se llegara incluso al abandono de la empresa, ante las tremendas dificultades puestas de manifiesto en La Española, después del tercer viaje.

Es evidente, por lo tanto, que el sistema de las expediciones costeadas por el peticionario no se produce por el descrédito de las Indias, ni tampoco que la Corona apelara a ese procedimiento por la necesidad de emplear el erario en las guerras de Europa, como se ha venido repitiendo. El apresto de empresas de la mar al servicio de la Corona —y como es fácil leer entre líneas, por la costumbre de montarlas en beneficio y por iniciativa propia— era tan viejo que las Partidas lo recogen como normal en su época —cuando Alfonso X soñaba con una armada real—; y no sólo no se verá limitada con el tiempo la costumbre, sino que, al contrario, en la evolución posterior se amplía en el grado que vemos en el siglo XV, hasta el extremo de ser gentes que ya no eran dueños de navíos los que obtienen patentes reales a tal fin.

Y es que empeñarse en encuadrar las técnicas de aquellos años según nuestros puntos de vista, es un error; porque la configuración del aparato que nosotros llamamos hoy Estado nada tiene que ver con lo que entonces era el montaje de la Monarquía. Nosotros vemos al Estado de una forma, con unos presupuestos de ingresos y gastos, que entonces no existían; y entendemos como empresa nacional la que se hace oficialmente a través de aparatos de poder y a expensas del fisco. Pero entonces, ni los cuerpos oficiales existían ni el fisco participaba necesariamente, porque la empresa nacional lo era por naturaleza, establecida en orden a una fidelidad —“acatada la naturaleza y fidelidad que me debe”, se dice en el documento citado—, y la constituía la Corona con el pueblo en su totalidad, en cuanto participaba en el hecho. Fue la rápida evolución del Estado medieval, al configurarse el Cesarismo, la que luego situaría a los hombres de América ante la extrañeza de aquella conquista, que creían haber realizado sin costarle nada al Rey, sin tener en cuenta que de la misma forma se había constituido la propia España, como empresa comunitaria, aunque en este caso en beneficio, muchas veces, de un régimen señorial que en América no exis-

tió, precisamente por excluirle esa comunidad del pueblo y el Rey.

Mas, dejando aparte estas apreciaciones, para no desviarnos de la sistemática debida, hemos de hacer mención del intento que pudo haber modificado levemente esta situación, pues Mosén Diego de Valera redactó un memorial, por orden de los Reyes Católicos, sobre la posible organización de una armada para la defensa del Estrecho. Pertenece a tiempos bien próximos, como vemos, a la época del descubrimiento, pero apenas modifica lo que era habitual cuando la Corona se veía obligada a organizar una flota para un caso concreto de necesidades militares. Se trataría de una armada de iniciativa regia, para la cual se hacen los cálculos de los posibles gastos, aunque éstos habían de correr "según la costumbre de las comunidades", es decir, tal y como era la práctica de las villas del cantábrico. El Capitán General, nombrado por la Corona, había de tener amplia facultad para buscar los patrones que necesitara, para que pudiera contar con los más idóneos, y así se dice: "que los Capitanes que ovieren de yr en cada uno de los dichos navíos sean tomados y escogidos por el capitán general, porque sean *onbres acostumbrados de la mar e tengan espíriencia de las cosas del*"²¹⁸. La técnica en el oficio marineró, como podemos ver, es la que impone y mantiene la singularidad. Y otro tanto se dirá de los pilotos: "e para que la dicha armada se gobierne *commo cunple*... conviene que mande el capitán general que busque tres o quatro pilotos *discretos e mucho experimentados en las cosas de la mar*".

Mas no se trataba sólo eso, puesto que automáticamente los capitanes quedaban con plena libertad de movimientos para el apresto de su nave, pues "a cada uno se deve dar cargo de armar el navío que han de levar, porque si a uno solo se

²¹⁸ *Memorial fecho por Mosén Diego de Valera, por mandado del Rey e Reyna, nuestros señores, de lo que convernía para el armada que mandavan fazer para guardar el Estrecho*, en la edic. de las *Epístolas*, de la Sociedad de Bibliófilos Españoles,

Madrid, 1878, págs. 78-82 (ep. XXII). Cesáreo Fernández Duro en *Armada Española*. Madrid, 1895, tom. I, págs. 11-13, le fecha como de 1478, aunque parece más lógico que fuera algo posterior, quizá del 1481 o 1482, como hoy se admite.

diese cargo de armar todos estos navíos, sería cosa muy difícil, e sigún la diferencia que ay de los unos navíos a los otros, quando los unos fuesen armados, los otros avrian comido la panática”.

El hecho de que este proyecto de armada fuera previsto con salarios²¹⁹ —según era frecuente para operaciones concretas de guerra— no quiere decir que no pudiera ser de otra forma, pues ya vimos al hablar de las *Partidas* cómo se distinguían tipos muy diversos de armada, sin que ello fuera inconveniente para que todas pudieran prestar el mismo servicio. La única consecuencia que se derivaba no afectaba a la calificación, sino a la participación en el botín o posible beneficio. Con todo, aún en este caso del proyecto de Diego de Valera, aparece bien visible esa participación en los logros, en cuyo reparto entraba la propia Corona, tanto en razón de soberanía —el quinto real— como por su inversión. Así, para garantizarse estas percepciones, se dice que “en cada uno de los [navíos] Vuestra Alteza deve mandar yr un escrivano que de fe de las presas que se fisieren e de todas las cosas commo pasaren, por tal manera que Vuestra Alteza no resciba daño ninguno e cada uno aya lo que de derecho le pertenesciere”²²⁰, precaución contra las defraudaciones que ya tomó la Corona en la R. Provisión de Valladolid del 19 de agosto de 1475, al autorizar las armadas voluntarias sobre la costa de Guinea²²¹. Estos escribanos o veedores serán también los que, con el mismo fin, irán en las expediciones indianas.

²¹⁹ Según el *Memorial*, al capitán general “se suele dar segun la copia de navios que lleva en su compañía, porque a el conviene mucho gastar con todos los capitanes e maestros e pilotos que van debaxo de su capitania”. A los maestros y pilotos se “acostumbra dar tanto como a dos marineros”; a los contramaestres “como marinero y medio”; a los hombres de armas, como a un grumete, y “a los marineros se acostumbra dar dos doblas a cada uno por mes... a los ombres darmas e grumetes, el tercio menos que a los marineros”.

²²⁰ La soldada no excluía el reparto de botín; sólo condicionaba su cuantía.

²²¹ En ella se habla del receptor y escribano mayor, que sitúa en Sevilla. El título de escribano mayor fue dado el 6 de diciembre de 1476 a favor de Luis González, con facultad para poner en cada nao el que llevara cuenta de todo, para que la Corona no fuera defraudada en el quinto. (en Fernández de Navarrete [161], II, 274-76).

Así pues, en vísperas del descubrimiento podemos ver la práctica de un doble sistema: las *armadas de iniciativa real*, con barcos tomados a contrata o incluso embargados, como se hizo para la campaña de Málaga, o las *armadas voluntarias* cuando los capitanes se ofrecían al servicio y obtenían la licencia oportuna.

4) El apresto de una armada de iniciativa real, en 1493

Un buen ejemplo del procedimiento seguido en el apresto de naves y condiciones en que iba la gente enganchada le tenemos en la armada que Íñigo de Artieta organiza en julio de 1493, en la villa de Bermeo, para acudir al Estrecho y seguir a la costa de Almuñecar con el fin de proteger la salida del segundo viaje de Colón —cuando se temía que pudiera salir a su paso fuerza de Portugal— y para trasladar al Africa al rey Boabdil con los moros que se expatriaban de Granada. La documentación que sobre esta armada existe es suficiente para comprender su mecánica y el procedimiento que era habitual en la época del descubrimiento.

Quien tenía mandamiento para aprestar una armada por orden de la Corona —ya que no existía servicio señorial²²²— apenas se limitaba a practicar la contrata, corriendo a cargo de una persona del oficio, bien acreditada y con prestigio en aquellos puertos, todo lo referente a la organización. Este —al que podía dársele título de almirante—, frecuentemente propietario de alguno de los barcos, buscaba a los otros patrones de su confianza —que pasaban a ser capitanes de sus embarcaciones— y con ellos hacía pleito homenaje al Rey y juramento de fidelidad, comprometiéndose a cumplir sus órdenes, según estaba previsto en la ley III, tit. XXIV de la

²²² Según las *Partidas* todos los puertos pertenecían a la Corona. En la práctica, los Trastámara desbordaron esta limitación, por lo que los Reyes Católicos tuvieron que rescatar del señorío, por compra, una parte de la propiedad del puerto de

Palos. A causa de esa posesión de puertos, algunos señores —como el duque de Medinaceli, concretamente— eran propietarios de navíos con los que podían acudir al servicio de la Corona o actuar como los demás armadores.

Partida II ²²³. Así, conjuntamente, se ligaban los capitanes de las naves con el que, siendo uno de ellos, se había hecho cargo de la empresa. Y esto sin perjuicio de que luego la Corona pudieran superponer a un personaje como Capitán General ²²⁴.

Respecto a los que se enganchaban como marineros y hombres de armas, también los capitanes habían de jurar "tratar bien a la gente" y cumplir con las obligaciones al uso. Este compromiso —que vemos también en la preparación de la armada de Artieta— venía determinado por el hecho de ser los capitanes los que, cada uno por su lado, reclutaban a la gente y ser ellos, con sus barcos y sus hombres, los que por su cuenta habían aceptado tomar parte en la empresa, comprometiéndose directamente con su gente en unas condiciones en las que para nada entraba la Corona. Este juramento la relevaba de toda fiscalización, para poder correr luego las reclamaciones por la vía judicial, como en el caso del incumplimiento de cualquier contrato entre partes. Hasta tal extremo era así, que la cantidad estipulada en el asiento por soldadas y mantenimientos eran los capitanes quienes la cobraban, para abonarla a sus hombres según su cuenta y razón. Es más, no solamente corrían con el enganche, sino que también extendían su obligación a reponer las bajas: "e que si alguna gente les faltare por batalla o por muerte, o en otra qualquier manera, que lo más aina que pudieren reharan la gente que así les faltare, e que el tiempo que no la tuvieren, que no contaran las soldadas ni mantenimientos a sus Altezas", como consta en el compromiso de Iñigo de Artieta y sus capitanes. . . ²²⁵.

²²³ La ley III, tit. XXIV, Part. II, dice que al Almirante "le conviene que sea leal de guisa que sepa amar et guardar al señor [el Rey] et a los que van con el. . . Et el que desta guisa fuere escogido. . . quando quisieren facer debe tener vegilla en la iglesia como si hobiese de ser caballero; et otro día debe venir antel rey. . . Et estando así debel prometer que non esquivara muerte por amparar la fe et por acrescer la honra et el derecho de su señor,

et procomunal. . . et que guardará et fara lealmente todas las cosas que hobiere de facer. . ."

²²⁴ Para esta armada organizada por Iñigo de Artieta se nombró como Capitán General al conde de Trevento, según se ve en carta de los Reyes, fechada en Madrid a 28 de septiembre de 1494. *CoDoln, America* [⁸⁴], tom. XXXVIII, pág. 300.

²²⁵ Juramento y pleito homenaje que hicieron Iñigo de Artieta y los capitanes del Armada que se apres-

Así pues, tenemos unas huestes reclutadas privadamente por unos capitantes²²⁵, integradas por gentes que ellos han elegido o aceptado —generalmente sus propias tripulaciones—, formando unidad de la que el capitán viene a ser empresario y con la cual funcionará de una forma harto singular. En primer lugar, las cantidades estipuladas en el asiento no eran abonadas por la Corona en el acto, pues la limitación de recursos con que funcionaban los Estados en la época lo impedían. Incluso el material de guerra o las vituallas se compraba en gran parte al fiado, o por el pago de una cantidad inicial como primera entrega, como consta sucedió para esta misma armada²²⁷. Los capitanes de las embarcaciones habían, pues, de adelantar gastos, hasta percibir una parte de la cantidad concertada. Del mismo modo, los hombres enganchados tampoco percibían sus soldadas, sino una parte de adelanto²²⁸, para liquidar posteriormente, por lo general, des-

tó en la villa de Bermeo en 1493. *CoDoIn, América*, [84], tom. XXXXIII, págs. 202-205. Las citas que hagamos sin mención específica, se entiende que se refieren a este documento.

²²⁵ Según consta en Real Provisión de 4 de julio de 1494, sólo "al tiempo que se partieron" —después de efectuada la recluta, por consiguiente— la Corona dispuso "que la gente que había de ir e fuese en la dicha Armada, ficiese alarde e se escribiesen por sus nombres; así mesmo, que se escribiesen las fustas que en la dicha Armada fueron". *CoDoIn, América*, [84], tom. XXXVIII, pág. 275. Esto era a los efectos del abono de las cantidades estipuladas en el asiento pues, como se ve, han sido los capitanes quienes han reunido a los hombres, agregando a los suyos los que fueran precisos, mediante el acostumbrado pregón.

²²⁷ En carta a Fonseca del 28 de septiembre de 1494, se dice por los Reyes sobre esta Armada: "y cerca de lo que decís que del almadraba no podeis sacar dineros algunos agora para esta Armada..., ya sabeis que todo lo que se ha de comprar... no ha de ser a luego pagar..." *Co-*

DoIn, América, [84], tomo XXXVIII, página 300.

²²⁸ Del 30 de agosto de 1494 es una Cédula dirigida a Fonseca en la que, sobre adeudos de este tipo, se le dice: "Ya sabedes como os habimos enviado mandar que ficiesedes pagar a las personas que hubieron ido a las Indias... Los maravedis que se les debia de su sueldo e flete de navios..., e agora algunos vecinos de Palos dicen que a ellos se les deben algunos maravedis desto..." *CoDoIn, América*, [84], tom. treinta y ocho, pág. 293. El 16 de septiembre, por otra Carta (*CoDoIn, América*, tom. XXXVIII, págs. 296-298) se referían a la demanda del padre de Gonzalo Franco —uno de los que dejó Colón en el fuerte de Navidad— por lo que dejó de cobrar, como todos los que allí resultaron muertos.

Del 28 de septiembre es otra carta (también en *CoDoIn, América*, tom. XXXVIII, pág. 300) donde los Reyes dicen: "procurad de dar a la gente, a quien se debe dineros, el primer contentamiento que pudiere des, cumpliendo con ellos lo mejor que se pudiere".

pués de concluida la jornada. Unos y otros, por lo tanto, ponían sus personas y en parte sus haciendas en una empresa en la que, como veremos todos fiaban al futuro, es decir, al resultado de la misma, para rematar contando con los *provechos*. Este segundo aspecto es, sin duda, el más interesante para nuestro caso.

En efecto, el montaje de una armada comportaba como fundamental incentivo su *utilidad*, pues aparte del interés público —aquel que aconsejaba a la Corona su apresto— existía el que pudiera derivarse como provecho para sus participantes, incluido el fisco, por el reparto de beneficios, como si la Corona —el fisco—, de una parte, y los capitanes y sus hombres, de otra, fueran socios. De aquí que en el asiento que se toma con Iñigo de Artieta figure expresamente el compromiso de los capitanes, respecto a sus hombres, de que “les fara dar la parte que hobieren de haber de las ganancias e quintos”, es decir, del botín y presas repartibles, según lo vimos como costumbre establecida desde tiempo antiguo. Esta era una condición muy esencial de la actividad marinera, hasta el extremo de que en las *Partidas*, al hablarse de las cualidades que debía reunir un almirante, se dice que “debe ser mucho granado para que sepa bien partir lo que hobiere con aquellos quel han de ayudar et de servir. Et como quier que todos los homes hayan placer et sabor naturalmente quando les facen bien —se continúa— et les dan buena parte de lo que ganan, mucho lo han mayor los de la mar; lo uno por la gran cuita que sufren en ella, lo al porque son en logar que non pueden haber la cosa sinon por mano del”²⁹. Por añadidura, esta condición del saber “bien partir” era muy importante para la propia Corona que siempre contaba o podía contar —como también los capitanes, en su caso— con lo que había de corresponderla, para así pagar lo que faltara abonar y amortizar la primera entrega, como a los caudillos y sus hombres

En el caso de Gonzalo Franco, su padre entabló pleito contra Rodrigo Sánchez, con demanda de embargo, por ser él quien hizo la promesa de soldadas. Véase cómo, por la fuerza del hábito, no se le ocurrió siquiera a Diego García Franco recla-

mar de la Corona los referidos adeudos, sino sobre persona y bienes particulares, máxime cuando lo más normal era que el retraso o impago procediera del reclutador.

²⁹ Ley III, tit. XXIV, Partida II.

para obtener la utilidad prevista. Tan es así, que el mismo Iñigo de Artieta agrega a la armada una carabela "que lleva demasiada" por la razón que figura anotada de la siguiente forma: "que él no puede pasar sin llevar la dicha carabela, porque es como corredor para descubrir tierra, y aun *para robar si fuere menester*"²³⁰.

El sistema de coparticipación de esos posibles beneficios quedaba estipulado, para el caso que tratamos, en el compromiso otorgado por los capitanes ante Martín de Marquina, en la siguiente forma: "Item, asimesmo se obligaron, e juraron, e ficieron pleito homenaje de acudir a Sus Altezas, o a la persona o personas que por Sus Altezas lo hobieren de recibir, con *dos quintos de las ganancias e provecho* que Dios les diere; el *un quinto* que les es debido como a Rey e Reina, e Soberanos e Señores, e el *otro quinto* que les es debido por razón de armas que facen, e que *los otros tres quintos los partirán como es costumbre de se facer*". Merece la pena que nos fijemos en esta condición pues ella nos marca otro punto de esa progresiva evolución, de la que hablamos, en favor de los que intervenían en el fecho de la mar, pues si se mantiene, como no podía ser por menos, el sistema de reparto, éste ya no es el que estaba previsto en las *Partidas*²³¹. Lo que en ellas se decía, como se recordará, era que después de sacado el quinto real (20%) por razón de señorío y lo que correspondiera por honra y mayoría, había de hacerse del total restante cuatro partes (un 20% del total de cada una) para que ellas fueran cobradas por quien corriera con los gastos de navíos "guisados de todo", hombres, armas y man-

²³⁰ Relación del costo de la Armada que se aprestó en la villa de Bermeo, según lo que monia el gasto ordinario que será menester. *CoDo-In, América*, [94], tom. XXXVIII, págs. 206-215. La frase citada figura en la pág. 214. Es de advertir que el término "robar" se emplea aquí en el sentido con el que figura en las *Partidas*, por tomar algo en el campo antes de lograrse total victoria (leyes I, II, III y XXX del tit. XXVI, Part. II); también se le utiliza para

el hecho de tomar lo abandonado antes de transcurrido un plazo que permitiera plena seguridad del vencimiento (ley XV), o antes de que pudieran estar presentes todos los que participaron en el hecho de armas (ley XIV), aunque también se califica así el asalto a enemigo o desconocido, marginal a la campaña (ley XXX), que es a lo que se refieren en este caso.

²³¹ Concretamente en la ley XXIX, tit. XXVI, Part. II.

tenimientos. Pues bien, en el caso concreto que tratamos, la Corona además de aportar las armas, pagaba soldadas y abonaba un tanto por tonel de arqueo, más ayuda de viandas, por lo que lógicamente había de corresponderla mucho más de ese segundo quinto (20%) que se estipula. Quiere esto decir que no debía ser tan fácil tomar a sueldo una armada y que la dificultad de los contratos había de ser grande como para llegar a esas condiciones. Posiblemente, la puesta a bordo de veedores o escribanos, que hemos visto, era el resultado de una costumbre de mermar al máximo las partes correspondientes a la Corona y al garantizárselas así ahora con mayor seguridad, acarrea la contrapartida en la modificación del tipo de reparto antes seguido. El mismo hecho de llegar a ser preciso redactar "postura" —como se preveía en la ley XXIX, cuando el reparto no se ajustara a lo normal —indica hasta qué punto presiona la apetencia de dueños, capitanes y gentes de la mar. En estas condiciones bien fácil es comprender que el sistema al que se llega para las empresas de Indias es una continuación de esta presión y no, como se ha supuesto, un ahorro por parte de la Corona.

Así pues, a cambio de garantizarse seriamente la percepción fiscal estipulada, la Corona cede en ampliar las ventajas de la gente. Por esto pueden ser observadas continuas meticulosidades a este respecto, como por ejemplo, en el alarde que el 4 de julio ordenan los Reyes que había de hacerse en Cádiz con esta armada, disponen que se anote "que naos e carabelas e fustas van en la dicha Armada, e cuyas son [de quien son], e que personas van por capitanes e maestros, e contra maestros e pilotos, e marineros e otras personas de guerra", del mismo modo que, según se redacta más concretamente en otro párrafo, habían de anotarse las "armas e artillería, e pólvora e otras cosas Nuestras"²³², distinguiéndose, como se ve, entre las pertenencias de los participantes y la de las armas, estas como "cosas Nuestras", en razón de lo cual —por aportar el armamento— la Corona recibiría el segundo quinto, como

²³² Real Provisión de Segovia, del 4 de julio de 1494. *CoDoIn, América* [84], toh. XXXVIII, págs. 274-276.

por la exactitud de los datos sobre naves y personas podrían ser abonadas las cantidades correspondientes al tonelaje, virtualas y soldadas. Por lo que se ve, pues, los salarios no constituían aliciente y las dos partes —Corona y capitanes— montan la empresa sobre la base de la participación en el beneficio. Esto, además, parece lógico, puesto que la Corona, al aumentar la base de los participantes en el botín, podía tener fundada presunción de su efectividad al máximo en la acción encomendada, al mismo tiempo que su mayor seguridad en el reintegro, por ser evidente que al crecer el total de beneficios sería también mayor la parte correspondiente a los dos quintos.

5) *Las armadas voluntarias, como precedente inmediato: licencias, escribanos y enganches*

Si sobre las *armadas de iniciativa real* creemos que pocas dudas pueden quedar, caben en cambio muchas sombras sobre las *armadas voluntarias*, nombre que damos a las flotillas —en muchos casos de una sola nave— que en vez de ser contratadas por la Corona o un almirante y con las soldadas de sus cajas, acuden por propia iniciativa, actúan por su cuenta y riesgo y funcionan sin mas contacto oficial que la obtención de la licencia y la liquidación del quinto.

¿Cuándo surgen estas *armadas voluntarias*? Evidentemente, su existencia formal parte de la R. Cédula de 1475, que en realidad no hace otra cosa que reconocer una existencia ilegal anterior. Cuando se dice que la reina Isabel, por esa cédula, autorizó las expediciones a la costa africana de Guinea, resuelta a "tomar e reducir la dicha conquista, e la apartar del dicho adversario de Portugal, e de facer e mandar facer guerra e todo el mal e daño como adversario, por cuantas vías e maneras se pudiere facer", como en el mismo documento se señala, no cabe la menor duda que se está en lo cierto. Pero también no lo es menos que se omite el auténtico significado de la disposición, que no es otro que el de regular unas expediciones que ya se hacían, desde mucho tiempo atrás, sin provecho fiscal. Así pues, las expediciones "al furto", que para

saltear o rescatar sobre el litoral africano hacían por su cuenta y riesgo las gentes audaces de los puertos andaluces, ahora la reina Católica las regulariza —seguramente para someterlas también a una depuración más humana, frente a la libre arbitrariedad—, imponiendo para su realización la exigencia de la licencia y recabando el derecho del quinto.

Por eso puede leerse: “que ninguno ni alguno de vos los susodichos non sean osados de ir ni enviar nin vayades, enviades de aquí adelante a persona ni a personas algunas con vuestros navíos a las dichas partes de Africa e Guinea *sin licencia* y especial mandado de los dichos mis receptores..., so pena de muerte e de perdimiento de todos vuestros bienes, e de cada uno de vos que lo contrario ficiereades . . . , y desde entonces por agora, por el mismo fecho, sean confiscados e . . . que se ejecuten en las personas e otras cosas e bienes que se tomasen por tierra”²³³. Por eso, más que de una autorización puede decirse que se trata de una prohibición de hacer tales salteos y rescates clandestinamente, al someter a reglas legales las expediciones mediante las indispensables licencias.

La misma actividad corsaria contra los portugueses queda igualmente afectada, pero como puede verse en el párrafo correspondiente, sin referirse exclusivamente a navíos portugueses, sino a todos, incluidos, claro está, los castellanos que operaran en aquellas costas sin la correspondiente licencia real: “que qualesquier personas que tomaren por la mar qualesquier navíos e mercadorias que fueren e vinieren a las dichas partes de Africa e Guinea *sin licencia* . . . , que hayan e tomen para sí los cascos de los dichos navíos e las vituallas e mantenimientos e el tercio de las mercadorias . . . ; que los maestros e capitanes de los dichos navíos . . . sean presos . . . e traídos presos . . .”.

Se trata, por lo tanto, de una oficialización de actividades marítimas que habían venido desarrollándose a lo largo del tiempo, muchas veces por el sistema de endeudamiento de un patrón con algunos mercaderes, que le facilitaban el dinero para *fornescer* su nave y avituallarla. Con ella y con las mer-

²³³ Apéndice de Fernández de Navarrete [161], tom. II, pág. 273.

caderías que a veces le prestaban también, se hacía a la mar al rescate y salteo, para regresar a puerto y liquidar deudas y réditos. A una operación de este tipo puede responder este documento, del 6 de febrero de 1472, por el cual se declara que "Anton Muñoz de Trojillo, vecino de Sevilla en la collación de Santa María, en la Carretería, maestre de la nao nombrada San Antonio, que está en el río Guadalquivir, debe a Polo de Espíndola, mercader genovés, estante en la ciudad de Sevilla, y de mancomún a Gonzalo Díaz de Rota, mercader, vecino de Sevilla en la collación de San Alfon, 4.900 maravedis de moneda que ahora se usa, de un préstamo para fornecimiento y despacho y vituallas y mantenimientos, para la nao y viaje que ahora va a hacer en ella a las Yslas de Madera e de Lanzarote e de Fuerteventura y tornaviaje a Barrameda, hasta las veinticuatro horas de echar la primera ancla; y a pagar a los ocho días de la llegada a salvo a Barrameda"²³⁴.

Este procedimiento de intervención de terceras personas por préstamos es muy frecuente, hasta el extremo que los repetidos modelos genoveses o venecianos de asociación —la *Commenda*, la *Societas maris* o la *collegantia*— en virtud de la cual coparticipaban inversores y nautas a pérdidas y ganancias, no creemos puedan identificarse, en modo alguno, con esta técnica de adeudo que individualizaba a la empresa marítima del prestamista. De los documentos presentados por Morales Padrón, sólo dos revisten esas formas de *societas* y los dos son tardíos, once y doce años posteriores al descubrimiento. Tampoco encontramos antes de esa época los tipos de asociación, al estilo catalán, de *personers*, que regulaba el *Llibre del Consolat de Mar*²³⁵, sistema por el cual los capitalistas eran propietarios de una parte de la nave, que el pa-

²³⁴ Escritura de préstamo publ. por Francisco Morales Padrón: *Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla* (con ficha de gran cantidad de los documentos examinados). "Anuario de Est. Atlánticos" (Madrid-Las Palmas), núm. 7 (1961), págs. 239-338, doc. citado, núm. 1, pág. 259. Se continuó publicando este catálogo en el núm. 8, con índices por Miguel Santiago. Préstamos

semejantes aparecen en los documentos N^o 17, 18, 31, 32, y cuando además reciben mercancías, como en los núms. 51 y 227, estas van "a riesgo y ventura" del mercader, nunca como bienes comunes.

²³⁵ Vid. *Les costums marítimes de Barcelona universalment conegudes per Llibre del Consolat de Mar..* por Ernesto Moliné y Brases. Barcelona, 1914, pág. 32-33.

trón explotaba²³⁶. En el caso concreto de las expediciones castellanas hacia la costa africano-atlántica, posiblemente por ser más aventuras de salteo que viajes comerciales, la única asociación posible es la constituida por el patrón con su gente —sin perjuicio de que tuvieran pagas—, es decir, la de los participantes en persona.

Hasta el presente y de acuerdo con los documentos conocidos, ésta es la realidad: las empresas de los marineros del litoral andaluz no se realizan en sociedad con comerciantes que las financien, sino que, a lo sumo, se montan por préstamos que obtienen de personas diversas que a veces son mercaderes —sin duda apoyados en la garantía de lo bienes familiares de los mareantes—, forma normal en que se vertebran las expediciones. Tal singularidad quizá esté motivada por el riesgo que entrañaban, por lo que los comerciantes preferían no comprometer capitales a pérdidas y ganancias. Tampoco los patrones desearían otra cosa, pues cualquier tipo de sociedad significaría para ellos una intervención de los mercaderes en sus asuntos y, por lo tanto, una restricción a su libérrima forma de operar. Arrastraban unos hábitos, procedentes de una larga trayectoria, que así había configurado el “fecho de la mar” desde los tiempos pasados, quizá desde que las capturas de ballenas en el Cantábrico impuso la unidad de tripulaciones frente a las competencias de sus vecinos de puerto. Cualquiera sea el motivo, lo cierto es que así se les contempla en el ámbito atlántico-andaluz, como la toma del ballenar paleño de Anton Martín Nieto por los de Lepe, en 1475, lo evidencia²³⁷.

²³⁶ Excelente estudio de N. Coll Juliá: *Aportación al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluña en la baja Edad Media*, en “Homenaje a Jaime Vicens Vives”. Barcelona, tom. I, 1965, págs. 377-393. Del tipo indicado de coparticipación capitalista en la propiedad de naves encontramos un caso en 1502, al recibir Alfón de Moner, marino, una cantidad para comprar una nave, por mitades, a nombre de dos mercaderes, que luego, por otro documento del mismo año

resulta ser la suya, que parece haber vendido a los mismos, primero una mitad y luego la otra, aunque parece rastrearse que en la ocasión inicial se trata de la amortización de una deuda con ellos, quizá por no responder de la cantidad primeramente recibida (en Morales, Padrón: *Canarias en el Archivo* [²³⁴], docs. 140 y 168).

²³⁷ Documento publicado por Fernández de Navarrete [¹⁶¹], tom. II, pág. 278-280.

Por consiguiente y hasta que otros hallazgos documentales puedan probar otra cosa —lo que no creemos—, hay que convenir que resulta prematuro suponer que la actividad marinera castellana en las costas atlántico-africanas, como la acción de asentamiento en el archipiélago canario, es una proyección que entronca con las técnicas y experiencias mediterráneas y especialmente genovesas, como fiado de un excesivo apriorismo lo establece Verlinden²³⁸, cuando muchas más razones existen para encuadrar tales actividades como derivación de la trayectoria cantábrica. Es más, cuando tardíamente, después de siglo y medio, aparecen en estos ámbitos las formas de asociación al estilo genovés, apenas pueden considerarse de otra forma que como intentos limitados y esporádicos, reducidos a hechos concretos y singulares —como es el caso de la asociación de Fernández de Lugo con Berardi— o a viajes con tornaviaje, sin continuidad²³⁹, como si se tratara de un procedimiento advenedizo que se superpone artificialmente, con poco éxito, para abortar rápidamente. Y lo mismo que sucedió aquí, sucederá después en América. El éxito de la tesis de Verlinden y el favor de que ha gozado hay que atribuirlo tanto a la seriedad investigadora de su promotor, como a la circunstancia de encontrar un vacío —sin tenerse otra explicación— que su brillante articulación colmaba plausiblemente con lo que, además, parecía lógico.

El mercader, por otra parte, encontraba muy cómodo el sistema del préstamo, puesto que le evitaba correr cualquier riesgo en relación con las imprevisibles incidencias en que se viera envuelto el patrón, al mismo tiempo que le permitía

²³⁸ Verlinden: *Précédents médiévaux de la colonie en Amérique*. México, 1954.

²³⁹ Tal es la compañía que forman Juan López y Diego Núñez para que el primero, que figura como mercader y no como patrón, lleve mercaderías, que le da Núñez, a venderlas a Canarias, liquidando beneficios o pérdidas al tornaviaje (fecha 8 de febrero de 1503); lo mismo, la asociación entre el mercader Fernando Jayan y Pedro López Gavilán, para llevar el primero mantas y otros ar-

tículos para su venta en Canarias, obligándose a volver también con artículos para su venta en Sevilla, con duración de cuatro meses, fecha 18 septiembre 1504 (ambos en Morales Padrón [²³⁴], núms. 176 y 216). Adviértase que son negocios entre mercaderes y no con navegantes que, por lo común, sólo suelen tomar mercancías a flete y a riesgo de quien las remite, como se comprueba en los documentos del Archivo de Protocolos de Sevilla.

asegurarse la posesión de sus adquisiciones si eran para él de positivo interés. En este sentido, es lógico suponer que al retorno de la náve, el mareante hubiera de poner a su disposición lo que más pudiera interesarle y quizá a bajo precio, tanto por la dificultad en saldar la deuda, lo que a veces sucedería, como por los inconvenientes que pudieran existir en la colocación del botín, dada la irregularidad de estos viajes, como podía suceder en la venta de esclavos. Por lo pronto, vemos que es muy frecuente que sean mercaderes quienes vendan esclavos²⁴⁰, en vez de los patrones que les traen.

La reina Isabel, al prohibir el viaje "al furto" con el establecimiento del sistema de licencias, por la cédula de 1475, autorizó "que cualesquier personas... tomaren por la mar cualesquier navíos e mercadorias que fueren o vinieren a las dichas partes de Africa e Guinea, sin licencia", con lo cual se dio un primer paso para la regularización oficial de estas actividades. Casi año y medio después, en diciembre de 1476, se perfeccionó el sistema al imponer que "si alguna o algunas carabelas o navíos de nuestros regnos e señoríos navegaren en las dichas partes de armadas, o por contratar o se oponer a otras carabelas e navíos que allá fueren desde los reinos de Portugal o desde cualquier otras partes, pues que a ninguno puede ni debe ser libre de derecho la ida e torna sin que lleve en su carabela o navío un escribano que pueda fiablemente dar fe como navegó en las dichas partes de Guinea por nuestra

²⁴⁰ En la col. que publicó Alejandro Cioranescu: *Documentos del Archivo Notarial de Sevilla referentes a Canarias* "Revista de Historia" (La Laguna), núms. 104-112 (1955), págs. 159-212, aparece la venta que en 1472 realiza Diego Sevilla, mercader, de una esclava canaria y de un esclavo negro de Guinea. Aunque no creemos que Sevilla fuera un mercado esclavista comparable a los mediterráneos, los ejemplos no son escasos. Según documento de 1479, Diego de Cabrera, criado de Pinelo, mercader genovés de Sevilla, vende una esclava natural de Gran Canaria; posteriormente al descubrimien-

to son frecuentes casos análogos, como figura en documento de 1500 Jácome Riberol, genovés, vendiendo seis esclavos negros bozales, o en otro de 1501 referido a la venta que Juan Bautista de Negro (Negri), genovés, hace a otro genovés de un esclavo de Tenerife, del mismo modo que en otros aparecen negros de Guinea (en el Regesto del Archivo de Protocolos de Sevilla publicado por Morales Padrón [²³⁸], docs. 4, 78 y 104). Don Antonio de la Torre [²⁴¹], publicó la documentación que se refiere a la reacción antiesclavista de la Corona en el caso de los gomeros.

especial licencia e mandado"²⁴¹, exigencia que redondeaba la regulación de esta guerra voluntaria, frente a la presumible inobservancia en la obtención de licencias. Por algo, si la cédula de 1475 se mandó pregonar en todos los puertos, esta de ahora se ordena concretamente pregonar en Sevilla, Jerez, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María, Palos y Huelva, los lugares que habitualmente estaban interesados en tales actividades.

Si al estudiar la trayectoria de la actividad marinera pudimos comprender cómo se "fabricó" el hombre que llegará a protagonizar las empresas americanas al menos en sus primeros años, del mismo modo que en sus hábitos se fragua la técnica operativa que allí transporta, ahora, tras lo que hemos indicado, tenemos a la vista la preexistencia del instrumento que le proyectará. ¿No estamos viendo, tras la figura de los *receptores* Antón Rodríguez de Lillo y Gonzalo Coronado, establecidos en Sevilla, el precedente de Fonseca? Si en la cédula de 1475 —donde se les nombra— se dispone que nadie sea osado de ir hacia Guinea "sin licencia y especial mandado de los dichos mis receptores... los cuales tienen mi poder bastante para ello", ese mismo sistema de licencias será el que pondrán los Reyes en funcionamiento para las expediciones voluntarias a América, tras el régimen de exclusiva colombiano, que extenderá Fonseca "con poder bastante".

¿Qué hay, por consiguiente, de medievalismo en el cuadro operativo indiano? Mucho y poco a la vez. Mucho, por recoger una tradición marinera formada en las azarosas aventuras del Cantábrico, luego transportada al Estrecho, a la costa andaluza, donde va a remodelarse desde mediados del siglo XIV. Pero también poco, porque el instrumento que la encauza —el régimen de licencias y de escribanos a bordo— no puede ser más reciente, nacido apenas veinte años antes del descubrimiento, sobre una experiencia propia, que nada tiene que ver con las técnicas genovesas o mediterráneas, como tampoco con esa imaginada trayectoria de la Reconquista, puesto

²⁴¹ En el apéndice de Fernández de Navarrete [¹⁶¹], tom. II, págs. 274-276.

que, como hemos visto, el "fecho de la mar" la fue marginal y periférico²⁴².

Su línea de continuidad, a este respecto, quedó escalonada en estos tres jalones sucesivos: las luchas con bayoneses e ingleses, primero; las hostilidades que siguen después contra los musulmanes en el Estrecho —inauguradas con el asalto a Salé—, y las que más tarde llevan a cabo en el ámbito atlántico-africano, tanto sobre aquellas costas como sobre el tráfico portugués, incluso con las mismas prácticas irregulares, como por ejemplo las ocultaciones de quintos, que luego en América serán tan habituales, tal como lo demuestra la ejecutoria que despacha en 1479 el receptor "para yr a executar en los bienes y personas de quantos vecinos y moradores de la Ysla de Lanzarote . . . o de otras personas . . . ciertos pesos de oro, 800, que se traen de la Mina de Oro y que las dichas personas devían a los Reyes del quinto . . ., dio poder a Anton Verde . . . para cobrar dichos 800 pesós de oro, y da poder a

²⁴² Dn. Antonio de la Torre en *Los canarios de Gomera vendidos como esclavos en 1489*. "Anuar. Est. Amer." (Sevilla), núm. VII (1950), págs. 47-72, quiso demostrar la conciencia de la continuidad reconquistadora por ser también los benimerines los que estaban al otro lado de Gibraltar, y sostuvo que "el hecho de ocupar los benimerines las plazas de la parte Sur del Estrecho llevó a la creencia, entre los peninsulares, de que todo el Norte africano era país de benimerines y de que a este país pertenecían las islas próximas al continente. Son muy explícitas en este sentido —decía— las *Allegationes* de don Alfonso de Cartagena al defender, en 1435, los derechos de Juan II de Castilla. En ellas se lee: *illius ultramarine affricane regionis, que olim Tingitane hodie Benimarinium, ac insularum illi adherentium que.. sub generali uocabulo solent insule Canari uocari..*" Y comentaba: "No es sólo un argumento, que podía ser forzado por defender los derechos de Castilla, pues son numerosos los testimonios de considerarse las tierras africanas ocupadas por "sarra-

cenos et alios infideles". Mas si esto último es cierto —porque hasta su evangelización habían de ser considerados como infieles—, el hecho de diferenciarles de los sarracenos es una explícita forma de distinguir Canarias de las tierras de moros, con lo que su argumentación, en favor de la idea de ver en el espacio atlántico un campo de reconquista, resulta insostenible. Desde las últimas décadas del siglo anterior estaban vendiéndose esclavos canarios incluso en Cataluña, por lo que bien conocido era en los días de Juan II que las Canarias pertenecían a un mundo distinto. ¿No se las relacionaba, acaso, con la mística San Brandan? Además, la expansión atlántica fue, desde sus comienzos, una actividad inasimilable con la Reconquista, aunque en la argumentación diplomática se utilizara tal efugio, como el erudito de la Tingitania, para apoyar la exclusiva de pertenencia, frente a Portugal. Recuérdese que paralelamente también se utilizó la razón de "res nullius" y los derechos de ocupación previa.

Fray Miguel, franciscano... para cobrar de Anton Verde lo que tenga cobrado y seguir cobrando"²⁴³.

Mas no es sólo esto, sino que también en la estructura de las expediciones se encuentra un claro antecedente de lo que luego serán las "huestes indianas", tal como lo vemos en los enganches y posturas que se establecen para la conquista de las islas de La Palma y Tenerife, con fecha 20 de agosto de 1492, cuando Colón aún no había iniciado la travesía del Atlántico. Son dos los documentos que conocemos de este tipo, publicados por Cioranescu en 1955, y los dos de un valor probatorio indiscutible.

En el primero se dice que "Pedro de Talavera (trabajador, estante en Sevilla) otorga que faze pleyto e postura... con el Capitán Alonso de Lugo (vezino desta cibdad en la collación de San Román) en tal manera que *se a obligado*... de yr a servir por peon o balletero, *con su ballesta e aljaba e tiros*, en la conquista que el Rey e la Reyna... han mandado faser a los canarios de las yslas de La Palma e Tenerife...; y que esté... en el dicho servicio... fasta un año; e... cumplidos los 4 meses... si quisiere venir, que lo pueda faser sin pena alguna, e sea obligado el dicho Capitán a le dar navío en que se venga... E por razón del servicio, sacado el quinto e joya e tres caballerías, de todas las cavalgadas e presas que se ovieren en la dicha conquista..., [sacado] el tercio... que es del Capitán, de los otros [dos] tercios... aya el lo que le copiese"²⁴⁴, significándose a continuación que el Capitán se obligaba a poner el mantenimiento. Otra postura se registra en el mismo asiento hecha por Cristóbal de Santa María, barbero, vecino de la misma ciudad; otra por Juan de Palencia y otra por Juan de Baño. En el segundo documento se registran las posturas de varios canarios, estantes al parecer en Sevilla y de la que hace, del mismo tenor, Pedro de Toledo.

El significado de estos documentos, al lado de los que publicó Wölfel sobre la asociación de Alonso de Lugo con Ribe-

²⁴³ Doc. del Arch. de Protocolos de Sevilla, en el regesto de Morales Padrón [²³⁴], núm. 5.

²⁴⁴ Alejandro Cioranescu [²³⁰], docu-

mentos que también insertó Morales Padrón en su regesto [²³⁴], donde llevan los números 25 y 26, respectivamente.

rol y Berardi ²⁴⁵, es de fundamental importancia pues nos prueba que si, por un lado, el financiamiento de la empresa le conviene privadamente Alonso de Lugo con los citados mercaderes haciéndoles parte de los beneficios que a él le alcanzaran, ese acuerdo particular para nada modifica la estructura de la propia empresa, ya que los enganches, como vemos, les realizan directamente con él los que voluntariamente se acogen a sus banderas, sin tener en cuenta para nada a los mercaderes, que en la práctica no pasan de ser unos prestamistas a pérdidas o ganancias.

He aquí, pues, como el sistema marineró de enganches —tal como se hacía para reclutar tripulaciones y gentes— ha pasado ya, en las mismas vísperas del descubrimiento de América, a configurar la estructura de una empresa de conquista, tal como sucederá después en las empresas indianas.

IV. EL ORIGEN CAUSAL

De los dos procedimientos de hacer armada que hemos visto —por *iniciativa real* o por *ofrecimiento voluntario*—, los dos se pondrán en práctica en la empresa indiana, sin que para la Corona exista, según su punto de vista, incompatibilidad entre ambos, hasta el extremo que la misma expedición descubridora se lleva a cabo por un régimen mixto: los Reyes aportan 1.140.000 maravedís y Colón 500.000 ²⁴⁶. Posiblemente no se comprende con toda claridad la contextura de la empresa

²⁴⁵ D. J. Wölfel: *Alonso de Lugo y Compañía, sociedad comercial para la conquista de la Palma*. "Investigación y Progreso" (Madrid), año VIII, núms. 7-8 (1934), págs. 244-248. Gran interés tienen los documentos que en este trabajo ofreció el conocido investigador germano, pero creemos necesario rectificar su calificación de "Compañía" en el sentido que indicamos, puesto que los dos mercaderes no forman en realidad una compañía con el conquistador. Es este, únicamente, quien lleva la empresa a todos los efectos y con el que pactan el enganche los hombres, no con los tres. El hecho de que la

cantidad que entregaran a Alonso de Lugo para su montaje acordaran con él recibirlo por el procedimiento de participar en sus posibles beneficios —en los suyos— en nada modifica esta realidad.

²⁴⁶ Estudia detenidamente las aportaciones Juan Manzano en su magnífico libro *Cristóbal Colón, siete años decisivos de su vida, 1485-1492*. Madrid, Inst. de Cult. Hispánica, 1964, cap. XV, págs. 319 y sgts. La cantidad de 1.140.000 maravedís figura en el abono que Alonso de las Cabezas hace a Santangel "para la paga de las tres carabelas que sus Altezas mandaron yr de armada a

colombina porque no nos planteamos previamente su encaje anómalo con los procedimientos que en aquel entonces eran normales.

Al tratarse de una empresa de *ofrecimiento voluntario* —no se olvide que Colón es el que gestiona y se ofrece²⁴⁷—, lógicamente había de ser él quien montara la expedición, de acuerdo con sus recursos o con los que buscara, más la ayuda real, que normalmente se daba sobre el quinto de su derecho, es decir, renunciando a él. Pero el hecho de que no se hiciera así, sino aportando la cantidad dicha para salarios —incluso el de Colón—, etc. más aportando las naves tal como se hace realidad por la cédula de embargo y la que requiere a Palos para el cumplimiento del castigo pendiente, viene a deformar de tal manera el montaje que en la práctica, siendo una empresa de *ofrecimiento voluntario*, ésta se realiza según la técnica de la *iniciativa real*²⁴⁸: con sueldos a cargo de la Corona. Y lo mismo sucederá en los viajes sucesivos, cuando además de las tripulaciones se envían otras gentes a La Española en forma semejante. En contraste, y de acuerdo con lo que era habitual, desde el primer momento aparecerán otros ofrecimientos voluntarios, como lo vemos en la insistencia del duque de Medinaceli²⁴⁹, que la Corona desestimó.

Y no sólo tomó sobre sí la Corona todos los gastos de la época inicial —cuando podía tratarse de una aventura sin

las Yndias, e para pagar a Xristoval Colon", en cuyo gasto estaban los salarios de todos los que embarcaban, como se dice en la real provisión destinada a los de Palos: "que nos le mandamos [a Colón] que vos pague luego sueldo de quatro meses por la gente que fuere en las dichas carabelas". Colón sólo tenía que haber contribuido con 250.000 mrs. pero al no ser suficiente, hubo de aumentarlo. Creemos que Las Casas estuvo en lo cierto al afirmar que los 500.000 maravedís les prestó Pinzón, aunque fuera Berardi quien les abonara, bajo una garantía que sólo Pinzón podía dar.

²⁴⁷ En las *Capitulaciones* se dice "en' servicio de vuestras Altezas".

²⁴⁸ En este sentido, es definitivo el

nombramiento que se le da a Colón de Capitán: "nos *avemos mandado* a christoual colon que con ciertas fustas de armada como nuestro capitan vaya a ciertas partes del mar oceano..." (publ. por Juan Pérez de Tudela: *Una rectificación y tres documentos: ilustración a dos momentos colombinos*. "Revista de Indias" (Madrid) núm. 54 (1953), págs. 609-623.

²⁴⁹ Aparte del ofrecimiento, cuando Colón gestiona el viaje, en marzo de 1493, después del descubrimiento, volvió a insistir, ahora para que se permitiera enviar a las Indias, cada año, algunas carabelas suyas. La carta en *CoDoln, América*, tom. XXXVIII, págs. 120-122.

provecho—, sino que incluso les hizo por encima de lo que era entonces corriente. Para el tercer viaje de Colón —por ejemplo—, los marineros se engancharon a 30 maravedís por día y los grumetes a 20, tal como lo vemos en el asiento que el 23 de abril de 1497 se establece, lo que quiere decir que, en razón de correr un riesgo superior al normal, iban con soldada prácticamente doblada, pues lo corriente eran, en esa época, 15 maravedís al día. Respecto a la contrata de las naves, lo normal era el pago de 110 a 120 maravedís mensuales por cada tonel que se tasara de arqueo, de lo que resulta que el abono de 3.000 maravedís por seis meses de servicio que se acreditaba a las naves contratadas para las Indias suponía un pago mensual de 500 maravedís por tonelada, con lo que se las primaba en un 500%, teniendo en cuenta que doce toneladas equivalían a diez toneles. Precisamente, con ocasión de este tercer viaje, se regulariza la anómala situación de las expediciones colombinas, a las que se las da, con efecto retroactivo, plena forma de *iniciativa real* por la cédula de 2 de junio de 1497, al eliminar el carácter de *adelanto* con el que venía supliéndose la parte que le correspondía abonar a Colón²⁵⁰, variando, para lo sucesivo las condiciones establecidas en las capitulaciones de Santa Fe.

No era ésta, ciertamente, la primera variación —recuérdese la cédula de 1495, que daba paso al régimen de licencias, suspendida a instancias de Colón—, pero como sería extender

²⁵⁰ El texto de esta cédula dice: tanto que vos no pidais ni lleveis "e porque fasta agora vos aveis trabajado mucho en descubrir tierra... ha traído de las dichas yslas por de cuya çavsa no se ha avido mucho razon del diezmo ni del ochabo que ynterese... aunque se han hecho algunas costas e gastos e porque nuestra merçed e voluntad es de vos vos el dicho almirante aveis de aver de las cosas muebles de las dichas yslas ni por otra rrazon alguna e hazer merced por la presente queremos e mandamos que las costas e gastos que fasta aqui se han hecho de lo que aveis abido fasta aqui vos en los negoçios tocantes a las dichas yndias e se fizieren en este viaje hazemos merced..." (Arch. Gen. de Indias, Patronato, leg. 11, ramo 4, fols. 55 y 56, publicado en *Pleitos Colombinos*. Sevilla, 1964, tom. VIII, págs. 123-124; esta serie documental que ha comenzado a publicar la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, preparada por el Dr. Antonio Muro, será de un inestimable valor).

demasiado este estudio, nos limitaremos a esbozar un rápido esquema que sirva para comprender la evolución.

A la crisis práctica del sistema colombino de coparticipación en el gasto de la empresa indiana con la Corona y también en el beneficio, se unió la crisis técnica de La Española, después del esfuerzo que suponía su abastecimiento desde España. Berardi, que intentó hacerse cargo del "puente atlántico" de socorro, impuso la condición de una libertad exploradora y de rescate. Fue en verdad el primer paso, que apenas llegó a convertirse en realidad. El intento de Colón de superar la bancarrota mediante el montaje de un gran comercio de esclavos, con los indios que remitiría a España, para poder atender, con el producto de su venta en Europa, a todos los gastos y obtener también lucrativos beneficios, al encontrar la rotunda oposición de la reina Isabel, canceló todos los supuestos en los que se basó el genovés. ¿Cabía abandonar la empresa? Los reyes no quisieron hacerlo, máxime cuando no eran pocos los que presionaban con nuevos ofrecimientos, pidiendo la puesta en práctica del régimen de *licencias*.

Así, mientras se trataba de reordenar la situación de La Española, comienzan a concederse las *licencias de rescate*, condicionadas a que con ellas se prosiguieran los descubrimientos, implícitamente. Estas expediciones de rescate y descubrimiento, a cargo de gente de mar —Pinzón, Juan de la Cosa (con Ojeda), Niño (con Guerra) Lepe— transportan también su sistema marineró, haciendo los viajes a su costa, exactamente igual que se hicieron los viajes de rescate por las costas del Africa atlántica. Quizá esta apertura de la vía americana a la gente de la marina de Andalucía pudo estar determinada también, como solución de compensación, por la clausura del litoral de Berbería, ya que el 2 de octubre de 1499 —no se olvide— se concedía a Alonso de Lugo aquel espacio, hasta el cabo Bojador, con título de Capitán y Gobernador ²⁵¹.

²⁵¹ En *Fontes rerum canariarum*, tom. III, dedicado, con el estudio de Leopoldo de la Rosa y Elías Serra Rafols, a *El adelantado D. Alonso de Lugo*. La Laguna de Tenerife, 1949.

págs. 156-158. La empresa sería a su costa y se le compensaba con los salarios de gobernador y participación en rentas de la tierra.

Mas las expediciones de rescate que parten entre 1499 y 1501, fuera de sus resultados geográficos, no obtienen en su conjunto provechosos beneficios económicos. Los mercaderes que efectuaron los préstamos exigen a los marineros los correspondientes reembolsos y su situación llega a ser tan crítica que la Corona ha de acudir en su auxilio. Esta panorámica conduce a una disyuntiva desesperada, pues los mareantes pueden dejar de tener interés en nuevas empresas, si no se les ofrecen mayores alicientes. Así, del mismo modo que su presión, en 1499, inclinó el ánimo real a concederles las licencias para realizar viajes a su costa y provecho, ahora se ve obligada a otorgarles mayores márgenes de acción para que no desistan. Alonso de Ojeda es el que ofrece la fórmula: superar el inconveniente de los préstamos —sistema que era tan cómodo para los mercaderes— mediante la asociación y acompañamiento personal en la expedición, y eliminar el inconveniente de tener que contentarse con las problemáticas posibilidades de un rescate limitado a la costa, mediante la autorización para *penetrar* tierra adentro, en busca de las fuentes que aseguraran la posesión de los artículos —piedras y minas— económicamente rentables. Para garantizar el provecho de lo que así se encontrara, el simple viaje de ida y vuelta se transforma en asentamiento, disfrutable con título de gobernador. Este es el plan de 1501, que da origen a la primera expedición con propósitos de establecimiento y penetración continental, emprendida en 1502²⁸². De esta forma, la gente marinera iba a continentalizarse.

La empresa fue un fracaso, especialmente porque resultó incompatible el propósito de establecimiento y penetración del capitán, que había de pensar en el futuro, con el interés de los mercaderes, que aspiraban al presente. Así se frustró la fórmula de la *asociación de armada*, como nuevas fórmulas que se sucedieron. No obstante continuaron las peticiones, los

²⁸² Vid. Demetrio Ramos: *Alonso de Ojeda, en el gran proyecto de 1501 y en el tránsito del sistema de descubrimiento y rescate al de poblamiento*. "Boletín Americanista" (Barcelona), núms. 7-8-9 (1961), págs. 33-

87, donde estudiamos esta capitulación, aun más bien licencia, de grandísimo interés. En las posteriores de 1504 y 1509 se advierte la influencia del modelo del asiento de Alonso de Lugo para Berbería.

ofrecimientos voluntarios, ganando entre 1504 y 1510 creciente personalidad la gente, ante las dificultades que advierten los capitanes - marineros de atraer número suficiente para nuevas empresas. Los salarios, que las más de las veces no pueden llegar a pagar los capitanes, no tienen ningún atractivo para la gente, por lo que cada vez más fía su suerte en los repartos, con la participación directa, también a su costa, como si fuera un segundo escalón derivado del compromiso que, por su voluntario ofrecimiento, toma el caudillo con la Corona de montar la empresa también "a su costa y minción". He aquí como el sistema marineró se desliza y evoluciona, hasta convertirse la *gente* —como en muchas ocasiones fueron las tripulaciones a la aventura— en socios de unos caudillos, con los que forman *compaña* para expediciones terrestres. El punto crítico de esta evolución hay que verle en la crisis del Darién, donde se funda Santa María la Antigua, cuando la gente queda acéfala y se autoencabeza con Balboa, quien por no estar limitado por ningún compromiso previo, sostiene el establecimiento y despliega sus iniciativas en comunidad con todos los hombres de que dispone, con los que reparte lo que pueden adquirir.

Aunque la Corona intenta establecer la empresa indiana como de *iniciativa real*, con soldadas y en régimen directo, tal como se envía a Pedrarias con sus contingentes en 1514, la *gente* no se aviene a ello, del mismo modo que pugnará contra su técnica de *sociedad de capitania*, sistema al que apeló el propio Pedrarias para sostenerse y ganar nuevos espacios. Precisamente, los que ahora abandonan el Darién como reacción, llevan con ellos a Cuba la predisposición al montaje de empresas en *compaña*, movidos por el deseo de ser partícipes directos y en toda plenitud, para ganar tierra y honra.

El éxito de Cortés en Nueva España —que es su consecuencia— terminará por configurar el procedimiento de *compaña*, es decir la "hueste indiana", cuando ya los capitantes nada tienen que ver con los marineros de 1499 a 1510, que deslizaron el sistema. Los hombres de Cortés, convertidos en los caudillos de tantas conquistas difunden aquella especialísima técnica, aunque los que quedaron en el Darién - Panamá, si-

guieron bajo el signo de la *sociedad de capitania*, origen de los inconvenientes que soportó Pizarro en sus primeros intentos para ir al Perú. Y aunque sean precisos respaldos financieros en muchos casos, que los capitanes, cuando no poseen medios suficientes, obtienen de los mercaderes —como en los tiempos de Andalucía les recibían los patrones—, las conquistas serán realizadas las más de las veces no por asociación con ellos, sino de acuerdo con aquel procedimiento de préstamo al caudillo, que éste transformará en endeudamiento de todos los hombres que le acompañan, cargando al común el costo de la empresa, con cuenta individual por lo que cada uno pudiera recibir en su aviamiento, si no le aportaba personalmente. Incluso hay casos no sólo de colaboración económica de quienes se suman a la hueste, sino también aportación más amplia, como “cumplir cierta gente”, es decir, llevar desde España a su costa, pagando el flete y manteniéndoles, a un número determinado de hombres, a cambio de lo cual el caudillo capitulante le daba una capitania de la hueste ²⁵³.

Esta complicada trabazón sería la causa de numerosos conflictos internos de la hueste, al ser el caudillo cabeza de una asociación de intereses con sus hombres, al mismo tiempo que tiene el mando sobre todos ellos y las facultades de justicia, pues le cabe recurrir, ante las discrepancias que como socios surjan entre ellos, a su autoridad, para imponerse; del mismo modo que los socios, al oponerse a las resoluciones que quisiera tomar, por ser contrarias a sus intereses, le desacatan ²⁵⁴.

Muchas variantes podrán descubrirse en este sistema de or-

²⁵³ Este caso es muy normal, por lo que es frecuente que la hueste reproduzca en sus capitanías las aportaciones más gruesas, descargando al caudillo en el gasto de montaje. Las lugartenencias, mayordomías y otros cargos suelen corresponder a lo mismo. Vid. obligaciones de este tipo para la expedición de Pedro de Mendoza al Plata y de Fernández de Lugo a Santa Marta en Leopoldo de la Rosa Olivera: *Don Pedro Fernández de Lugo prepara la expedición a Santa Marta*. “An. de Est. Atlánticos” (Ma-

drid-Las Palmas), núm. 5 (1959), págs. 399-444, doc. 6, 7, 44, 48, 55, 57 y 58. Abundantes noticias sobre contribución con pago de flete o cumplimiento con gente en Raimundo Rivas: *Los fundadores de Bogotá*. Bogotá, 1923. En los cronistas suelen encontrarse también referencias del mismo tipo.

²⁵⁴ Vid. Demetrio Ramos: *Las sublevaciones en favor de la legalidad y las seudorrebeliones en las huestes de la conquista*. “Estudios Americanos” (Sevilla), núm. 78-79 (1958), págs. 101-115.

ganización, dado el casuismo habitual en la época, y hasta no pocos retrocesos, al desconocer la costumbre o volver a formas ya superadas²⁵⁵, origen de nuevas tensiones o de transmigraciones de gentes a otras huestes, tanto por la situación en que se encuentran en aquella de la que forman parte, como por la fama que se extiende en relación con otra conquista. De aquí la extraordinaria movilidad de los hombres, que pasan de unas a otras banderas, del mismo modo que, antes de iniciarse la empresa de Indias, pasaban en los puertos de Andalucía de unos a otros patrones.

Pero contra lo que se supone o aparece en la superficie, según el relato de los cronistas, la Corona participó en las empresas con reiterada frecuencia, movida por dos razones: su interés en evitar la intervención financiera de los extranjeros —por lo que quiere sustituirles con respaldos económicos en favor de los capitulantes, que ofrecen modalidades distintas—, y por su deseo en favorecer a la gente. Se trata de un sistema muy flexible que pretende conjugar todas las conveniencias. Calcúlese, a este respecto, la diferencia que hubiera supuesto en la conquista y su ritmo si ésta se hubiera hecho totalmente a expensas de la Corona, pues entonces —aparte de los ruinosos escarmientos de gastos sin fruto que acumuló la experiencia— no habrían contado los hombres con otro incentivo que la comida y la soldada, ya que "flota o armada haciendo el rey para guerrear los enemigos sobre mar, dando él los navíos con todos sus aparejos et las armas, et pagando la vianda et la soldada de los homes, todo lo que ganaren debe seer del rey, et non han los que fueren en ella de haber parte..."²⁵⁶. Y en contraste con ese texto de las *Partidas*, este otro, referido a las empresas montadas por los que participa en ellas: "Ca entonces debe seer suyo [lo que toma-

²⁵⁵ Vid. Demetrio Ramos: *La revolución de Coro de 1533, contra los Welser, y su importancia para el régimen municipal*. "Bol. Americanista" (Barcelona), núm. 2 (1959) págs. 93-111, reproducido en núm. 3 de "Revista Historia" (Caracas), págs. 33-58 y, últimamente se imprimió como folleto, en la serie de la Bi-

blioteca Venezolana de Historia, Caracas, 1964. Tratamos este tema también en *La técnica colonizadora de los Welser en Venezuela y su incompatibilidad con el sistema poblador de los españoles*. Akten des 34 Internationalen Amerikanistenkongresses. Wien, 1962, p. 810 y sigts.

²⁵⁶ Ley XXIX, tit. XXVI, Part. II.

ren] si non fuesen asoldados e partido entre sí en la manera que diximos"²⁸⁷.

Y no sólo hubo ese respaldo económico de la Corona, del que hablamos, bien fuera directo —como *ayudas*— o indirecto, sino también una técnica de acomodación que llega a condicionar la conquista a las consecuencias que podrían derivarse para los indígenas, como se ve en las Leyes Nuevas. Por otra parte, es indudable que la normativa que en ellas se contiene impuso un viraje en la forma de hacer los descubrimientos y población de nuevas tierras, con la *gratificación* posterior como garantía de conducta, pues aunque estas Leyes se suspendieran en gran parte de su contenido, las prácticas de La Gasca y las instrucciones y ordenanzas posteriores mantuvieron con ciertas variantes lo que ellas prevenían. Así, curiosamente, volvió a renovarse el substratum del ya remoto origen marinerero de la acción, al continuar distinguiendo las empresas de *iniciativa real* (como en el caso de la de Pedro Menéndez de Avilés a la Florida, o la de Sarmiento de Gamboa en el Estrecho), de las de *ofrecimiento voluntario*, para las que, desde las Leyes Nuevas, incluso vuelve a reaparecer el viejo nombre de *licencias*, en sustitución del de *capitulaciones*.

Pero toda esta evolución y el análisis de su casuismo será motivo de otro estudio que tenemos en telar. De momento, con lo expuesto creemos haber contribuido a dar respuesta a algunos de los interrogantes que estaban abiertos y a desvanecer las suposiciones que habían llegado a mantenerse por la fuerza de la costumbre, contra lo que fue la realidad.

Universidad de Barcelona, España, 1965.

²⁸⁷ Ley XXXI tit. XXVI, Part. II.