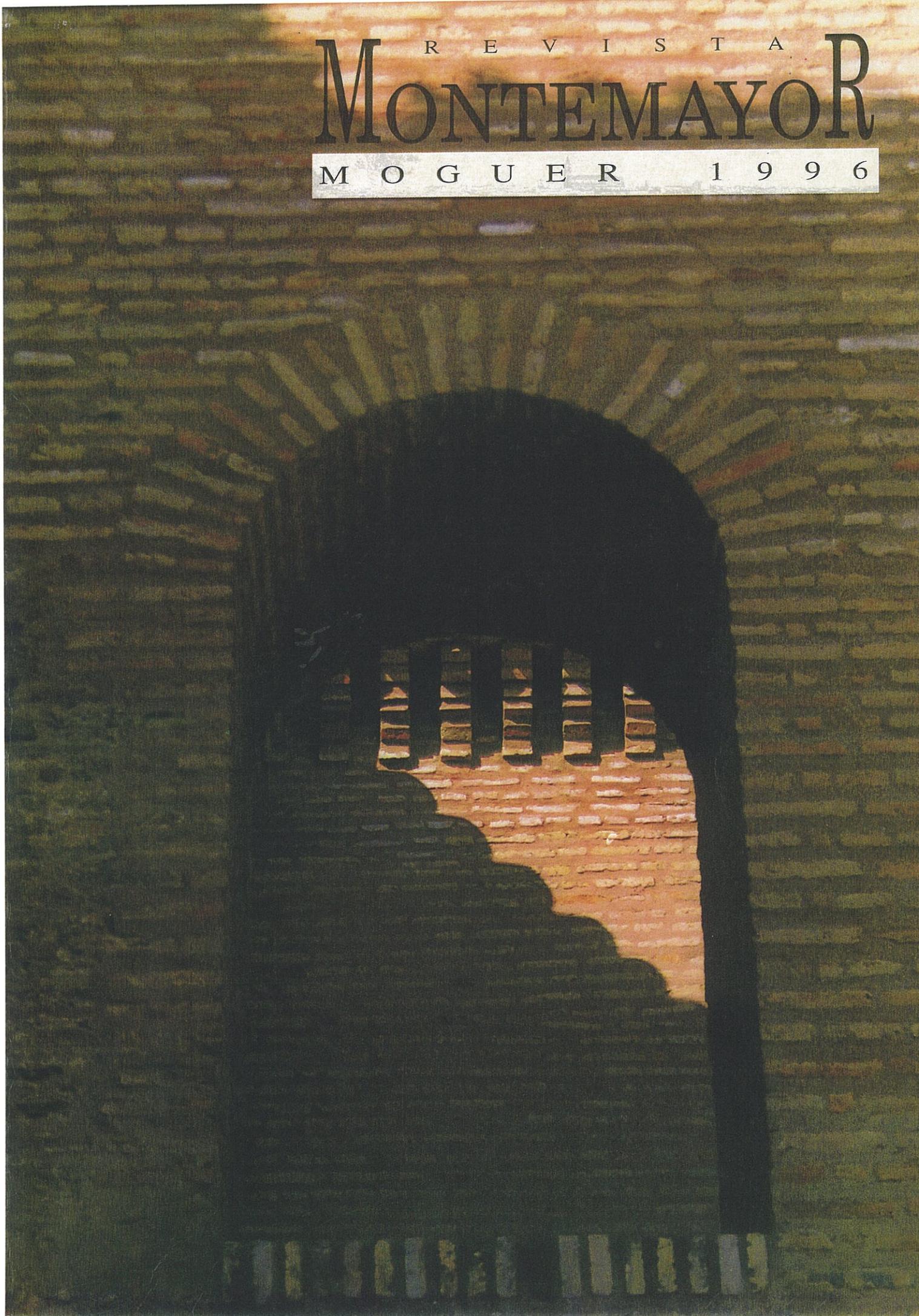


R E V I S T A
MONTEMAYOR

M O G U E R 1 9 9 6



MONTEMAYOR

1 9 9 6

FUNDACIÓN MUNICIPAL DE CULTURA
C/ Andalucía, 5. 21800 Moguer (Huelva)



EDITA

Fundación Municipal de Cultura. Moguer

COLABORA

Hdad. Matriz de Ntra. Sra. de Montemayor

DIRECTOR

José Antonio Díaz-Roca

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Miguel Ollero
Paco López

COLABORADORES

-POEMAS-

Juan Ramón Jiménez
Xandro Valerio
Francisco Garfias
Francisco Montero Galvache
José Verdejo
José Carrero
José A. Díaz-Roca
Carlos Murciano
Antonio Cano
Francisco López Vázquez

-ARTÍCULOS-

Manuel Marín Delgado
Carmen Mena García
Mar Riobos
Luis Manuel de la Prada
Rafael Román Pantrigo
José A. Ollero Batista
María Justina Sarabia Viejo
Laureano Rodríguez Liáñez
Eduardo J. Sugrañes
Juan Marchena Fernández
Valentín Sabiote

-FOTO PORTADA-

Paco López

-FOTOGRAFÍAS-

Miguel Angel Muñoz
Paco López

-MOTIVOS Y DETALLES-

Revista "Rábida"

-IMPRIME-

Imprenta Jiménez S.L.
Polígono Naviluz. Naves 39-40
HUELVA

DEPÓSITO LEGAL

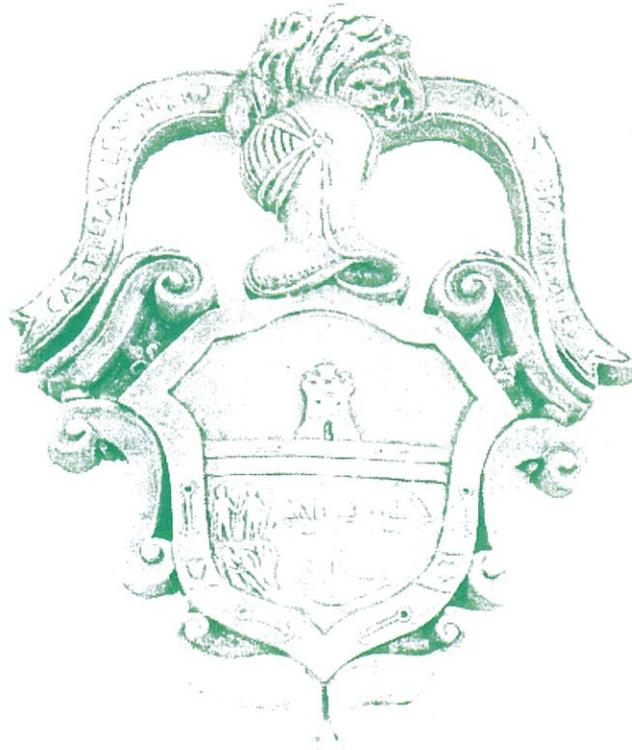
II-184/96

LAS NOTICIAS Y OPINIONES
APARECIDAS EN LOS PRESENTES
TRABAJOS SON DE LA EXCLUSIVA
RESPONSABILIDAD DE SUS AUTORES.

EL CONTENIDO DE ESTA PUBLICACIÓN
NO PUEDE SER REPRODUCIDO NI TOTAL
NI PARCIALMENTE SIN MENCIONAR LA
PROCEDENCIA

Sumario

	Pág.
Saluda del Alcalde _____	7
Saluda del Concejal de Cultura _____	9
Saluda del Hermano Mayor de la Hdad. Matriz _____	11
La Torre , por Juan Ramón Jiménez _____	14
El Compás , por Xandro Valerio _____	15
Tres sonetos al mar , por Francisco Garfias _____	16
A Montemayor , por Francisco Montero Galvache _____	18
El día de la Virgen de Montemayor en Moguer , por José Verdejo _____	19
Ecos de Montemayor , por José Carrero _____	20
El silencio se hizo grito , por José A. Díaz-Roca _____	22
Elegía final , por Carlos Murciano _____	24
Canto a los poetas anónimos , por Antonio Cano _____	25
Perdónanos Señora , por Francisco López Vázquez _____	26
Ave María, Montemayor de gracia Manuel Marín Delgado _____	30
El moguerense Andrés Niño, maestro-mercader, piloto, y explorador de tierras centroamericanas Carmen Mena García _____	33
Golondrinas de Moguer Mar Riobos _____	39
El otro monumento a la Patrona Luis M. de la Prada _____	40
María de Montemayor y el sentido de nuestra vida Rafael Román Pantrigo _____	43
El castillo de San Fernando José A. Ollero Batista _____	46
Los tintes naturales en la economía mexicana del siglo XVI María Justina Sarabia Viejo _____	48
Dos "expedientes" sobre Moguer de la Frontera en la Sección de Consejos del Archivo Histórico Nacional Laureano Rodríguez Liáñez _____	52
Moguer, siempre Moguer Eduardo J. Sugrañes _____	58
Nicolás Guillén. Letra negra para un pueblo blanco Juan Marchena Fernández _____	60
Desde Macael Valentín Sabiote _____	64



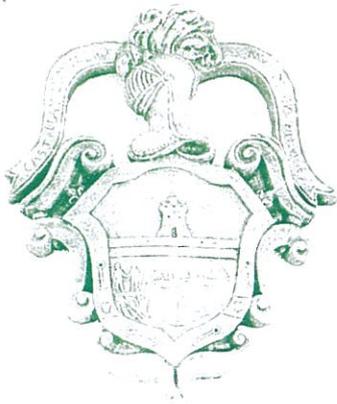
EL MOGUEREÑO ANDRÉS NIÑO, MAESTRE-MERCADER, PILOTO Y EXPLORADOR DE TIERRAS CENTROAMERICANAS

Carmen Mena García

Profesora Titular de Historia de América. Universidad de Sevilla.

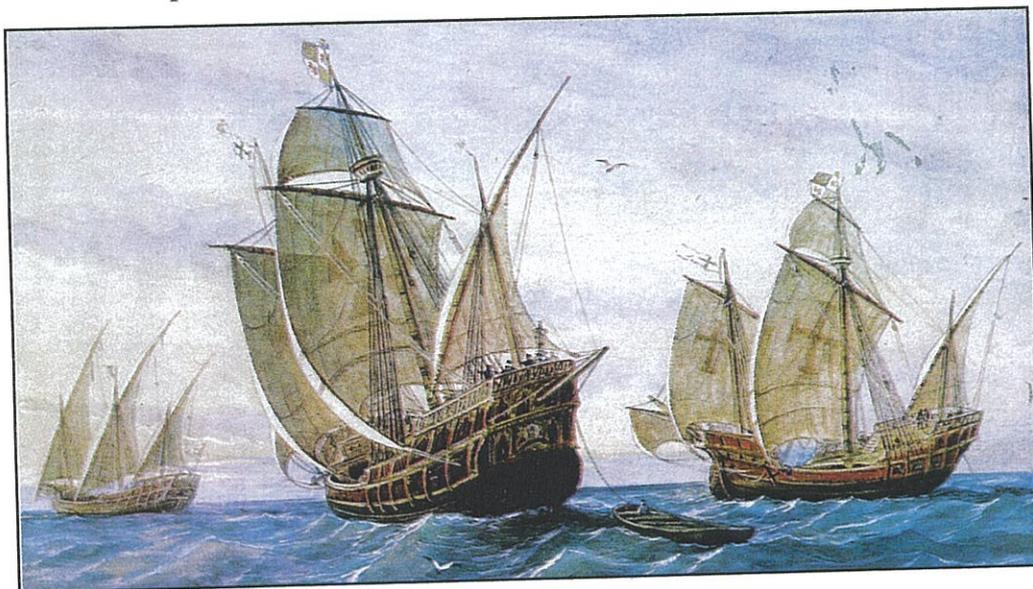
Debido al escaso tiempo transcurrido desde la gesta colombina y a la participación todavía muy numerosa de los marinos del Condado de Niebla en la Carrera de las Indias, no debe extrañarnos que algunos de los miembros de las grandes familias marineras, como los Pinzones, los Camachos, los Quinteros o los Niños, entre otros, que estuvieron relacionados directa o indirectamente con Colón y los primeros viajes descubridores estén presentes también en una de las armadas más espectaculares que partieron hacia las Indias, como la que dirigió en 1514 hacia el Darién el segoviano Pedrarias Dávila, "el Gran Justador", el flamante gobernador de un territorio americano de límites no muy precisos, pero de futuro prometedor, al que se había bautizado con el sugerente nombre de Castilla del Oro, porque se decía que allí "el oro se pescaba con redes".

En efecto, Palos de la Frontera y Moguer, las villas marineras que sirvieron de plataforma privilegiada en los Viajes del Descubrimiento, aportan también a la armada de Pedrarias muchos de sus



más expertos tripulantes y ponen al servicio del rey y de esta nueva empresa americana una experiencia náutica acumulada por generaciones. Desde pajes a pilotos pasando por marineros, maestros y contramaestres fue realmente numerosa la presencia de la gente del mar oriunda de ambas villas en esta expedición, pero hablar de todos ellos y de sus frecuentes viajes a las Indias ocuparía muchas páginas, lo que no parece adecuado en este momento. Por esa razón, por los límites de espacio en el que forzosamente nos movemos, preferimos centrar nuestra atención en uno de los más destacados pilotos que participaron tanto en este viaje como en otras expediciones posteriores de exploración por tierras centroamericanas, cuya figura y hechos no han sido objeto quizás de la atención merecida. Nos referimos a Andrés García Niño o Andrés Niño, ya que indistintamente por ambos apelativos fue conocido este arriesgado y al mismo tiempo poco conocido piloto y explorador.

Su apellido lo vincula directamente con una de las familias marineras más célebres de los primeros años del descubrimiento: los Niño, netos representantes de la villa de Moguer, al igual que los Pinzones lo fueron de Palos de la Frontera(1). Pero hasta la fecha, aún siendo evidente su origen, se discute si fue hijo de Juan Niño, maestre y propietario de la "Niña" en el primer viaje colombino y patriarca de la amplia saga familiar, o sobrino del mismo. Esto último parece lo más probable, aunque se ignora a que rama de los Niño pudiera vincularse(2).



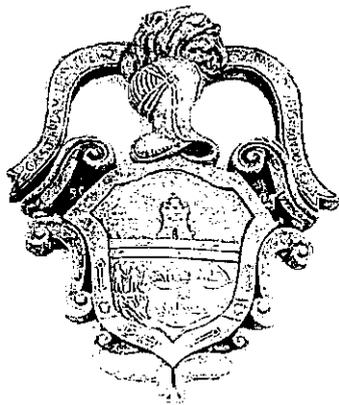
Naves utilizadas en los primeros viajes de exploración americana

Carlos Molina considera la posibilidad de que fueran sus padres Gonzalo Niño y Catalina García, vecinos de Moguer, quienes solicitan licencia en 1511 para pasar a las Indias junto con su hijo Andrés García Niño(3). Pero también pudiera ser que nuestro hombre hubiera viajado mucho antes a las Indias y que tuviera otros progenitores, pues sabemos que un Andrés García Niño, quien declara ser hijo de Gonzalo Alfón Niño, difunto, vecino de Moguer, transportaba mercan-

(1).- Según la autorizada opinión de Juan Manzano, pese al evidente origen palermo de Vicente Yáñez Pinzón, es frecuente encontrarlo también registrado como vecino de Moguer, "porque en aquella época se reconocía una doble vecindad a los que vivían en las dos villas del Tinto". *Los Andaluces y América. Gran Enciclopedia de España y América*, Madrid 1991, pág.46.- Lo mismo habría que tener en cuenta en el caso de Andrés Niño quien, pese a su origen moguerense, no es de extrañar que en ocasiones figure también como "vecino de la villa de Palos". Véase por ejemplo: Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Sección Protocolos Notariales (en adelante APS), legajo 4895, oficio 7.

(2).- Son partidarios de esta tesis Angel Ortega, O.F.M.: *La Rábida. Historia Documental y Crítica*. Sevilla, 1925, tomo II, pág. 206 y Carlos Molina, "Los Pilotos Andaluces en el descubrimiento de América Central". En: *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, La Rábida (Huelva), 1981, tomo I, págs. 215 - 251.

(3).- Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante AGI), Contratación 5536, libro 1, fol. 58.



cías a la Española en 1505(4), mientras que un piloto del mismo nombre manifestaba en 1511 estar avecindado en la isla de San Juan (5). Por desgracia no hay nada cierto, pues como afirma la historiadora norteamericana Alice B. Gould, "parece que todo lo que toca a la familia Niño está enredado"(6).

La primera noticia constatable que poseemos es la de su nombramiento como piloto de la Casa de la Contratación, es decir, como "piloto real" el 12 de Julio de 1514 con un salario de 30.000 maravedís anuales (7). Y precisamente la orden más inmediata recibida por el moguerense fue la de marchar hacia el Darién, en la Tierra Firme, en seguimiento de la armada que comandaba Pedrarias Dávila, con un importante cargamento de mercancías, sobre todo alimentos, en una carabela forrada con planchas de plomo, llamada "Santa María de la Consolación", de sesenta toneladas de porte, que había sido adquirida en el Puerto de Santa María y que zarparía desde Sevilla en compañía de otra carabela emplomada, de nombre "San Clemente" el 26 de Noviembre de 1514 (8). Su primer libramiento como piloto de la Contratación y también su primera misión al servicio de la corona respondía, por tanto a ese cometido: transportar refuerzos alimenticios para la expedición de Pedrarias y para la nueva colonia de Castilla del Oro, por lo que su participación quedó reflejada en el libro de cuentas de la citada expedición, en donde se anota lo siguiente:

"Que se pagaron a Andrés Niño, maestre y piloto de la dicha carabela, veinte mil maravedís que hubo de haber por el salario de ocho meses, conviene a saber: desde doce de julio de mil e quinientos e catorce, hasta doce de marzo de mil e quinientos e quince años, a razón de treinta mil maravedís por año, como su alteza le manda pagar por su piloto, y de lo que sirviere, además de los dichos ocho meses de que va pagado en adelante, ha de enviar certificación de cómo allá sirvió" (9).

Antes de partir, nuestro piloto -quién declara ser entonces vecino de Triana- compareció ante el escribano público, Mateo de la Cuadra, nombrando en su ausencia como apoderado de todos sus negocios y pleitos a su cuñado, el contador del cabildo catedralicio, Francisco de Hordieles (10). Se comprometió asimismo con dos acaudalados banqueros genoveses -Juan Francisco de Grimaldo y Gaspar Centurión- a devolverles en su debido tiempo cierta cantidad de ducados de oro que éstos le habían prestado para el despacho de las mercaderías que llevaba cargadas en su carabela con destino al puerto de Santo Domingo, segunda escala de su viaje antes de llegar a Tierra Firme (11).

Meses más tarde, Andrés Niño pilotaba de nuevo la "Consolación" llevando a bordo entre otros pasajeros, a Gonzálo Fernández de Oviedo, a Rodrigo de Colmenares y a varios frailes de

(4).- Andrés García Niño, hijo de Gonzálo Alfón Niño, difunto, vecino de Moguer, adeuda a Francisco Niño, vecino de la villa de Palos, maestre de la nao "Santa Clara", 30 ducados de oro que le ha prestado para fornecer las mercancías que tiene cargadas en la dicha nao con destino a la isla Española. s.a. (La escritura anterior está fechada el 18 de Noviembre de 1505). Catálogo de los Fondos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla, Sevilla, 1990, tomo VII, registro 235.

(5).- APS, 2.180, oficio 1. "Andrés Niño, piloto, vecino de la isla de San Juan, otorga poder a Juan Armero, vecino de la dicha isla para que cobre lo que le adeudaren". Sevilla, 26 de Febrero de 1511.

(6).- Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492, Real Academia de la Historia, Madrid, 1984, pág. 24.

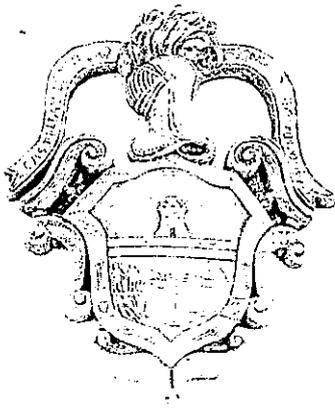
(7).- AGI Contratación, 5784, libro I, fol. 5v.

(8).- AGI, Contratación, 3253.

(9).- AGI, Contratación, 3253, fol. 185.

(10).- APS, legajo 12, oficio I. Escritura notarial registrada en Sevilla, el 20 de Noviembre de 1514.

(11).- APS, legajo 9118, oficio XV.



la Orden de San Francisco quienes desembarcaron en la Española (12). ¿Se trataba sólo de una escala en su viaje de retorno a España?. ¿O regresó Niño desde Santo Domingo al Darién?. Nada sabemos al respecto, ni tampoco de sus actividades en los tres años siguientes, en los cuales se pierde el rastro de nuestro piloto. Sospechamos que no permaneció todo este tiempo en Castilla del Oro y que realizaría continuos viajes transoceánicos como piloto de Su Alteza y transportista de la Carrera con el respaldo de importantes socios capitalistas, algunos de ellos pertenecientes al poderoso grupo de comerciantes vascos (13). Pero fuera corta o larga su estancia en el territorio Darienita,

de las palabras de Oviedo se deduce que guardó estrechas relaciones con Vasco Núñez de Balboa y no así con el responsable de su muerte el Gobernador Pedrarias Dávila y que de algún modo puso tierra de por medio cuando presenció su ejecución, como si temiera por su propia vida. ¿Cómo interpretar si no el siguiente pasaje de su obra?: "*Había andado en la Tierra Firme -dice Oviedo- un piloto llamado Andrés Niño; y éste como vido preso al adelantado Vasco Núñez, sintió que de su prisión no podía resultar sino su perdición, e que pudiendo haber aquellos navios que él tenía hechos, se esperaba con ellos saber grandes cosas, e descubrir grandes riquezas en la mar del Sur*"(14).

Nuestro experto navegante era además con seguridad un hombre ambicioso que fácilmente se dejó convencer por Alonso de la Puente, el tesorero de Castilla del Oro, y principal artífice del proyecto -según Oviedo- para representarlo en la Corte y buscar el respaldo oficial que le permitiese continuar la obra de Balboa valiéndose de los barcos que éste acababa de construir en el archipiélago de las Perlas. Con este propósito viaja a España en 1518 junto con un criado del tesorero, llamado Andrés de Cereceda, dispuesto a buscar valedores para esta nueva aventura. Regresaba a Sevilla a su casa del marinerro barrio de Triana, junto con su mujer Isabel García y sus cuatro hijos (15). Con toda seguridad su familia, acostumbrada a las largas ausencias del marinerro, recibió con alborozo su visita y oyó embelesada sus proyectos, pero al mismo tiempo Isabel y sus hijos fueron testigos del inquietante y penoso silencio en el que se iba sumiendo el piloto, de cómo se agriaba su carácter conforme transcurrían estos meses de espera y se le cerraron, una tras otra, todas las puertas. Mientras tanto prepara un nuevo viaje a las Indias, -la llamada del mar y sus actividades como maestre-mercader no le permiten largos descansos- concretamente a Santo Domingo, a



(12).- Fernández de Oviedo, Gonzalo: Historia General y Natural de las Indias. (Edición de Juan Pérez de Tudela). Madrid, 1961, tomo III, págs. 248 y ss.

(13).- Andrés Niño, maestre de la nao "Santa María de la Consolación", se obliga a pagar a Francisco Moreno y a Gaspar Arias 130 ducados de oro que estos le prestaron para abastecimiento de dicha nao en el viaje que había de hacer al puerto de Santo Domingo. Sevilla, 27 de Noviembre de 1518. Catálogo de los Fondos Americanos..., tomo VII, registro 1208. Por escritura de 10 de Enero de 1519 Juan Ibáñez de Adinaga, vecino de la villa de Eibar, estante en Sevilla en nombre del mercader Martín Martínez de Mallea, su yerno, nombraba procurador sustituto a Alonso Fernández de Herrera para que compareciera ante los oficiales y jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla en el juicio que sostenía con Andrés Niño, maestre, vecino de la villa de Palos, sobre cuatrocientos cincuenta pesos que le debía. Ibidem, registro 1222. Otros documentos, todos ellos con fecha de 10 de Enero del mismo año, recogen el poder otorgado simultáneamente por el mercader guipuzcoano, Martín Martínez de Mallea, a Pedro de Isasaga, contador de su Alteza y Diego de Leguicamo, mercader vizcaíno, ambos estantes en Santo Domingo, por un lado; por otro a Juan López de Astigarraga, mercader guipuzcoano, estante en el Darién; y finalmente a Juan López de Idiazaiz, también mercader guipuzcoano, pero estante en Sevilla, para que demanden y cobren a Andrés Niño, vecino de Triana, 450 ducados de oro que le debía por cierto contrato público hecho en la ciudad del Darién de Tierra Firme.

(14).- Ibidem., pág. 259.

(15).- Véase Molina Argüello, C.: Los Pilotos andaluces... pág. 220.



donde seguramente marcha de nuevo a fines de 1518, a bordo de la "Santa María de la Consolación"(16).

De regreso de este viaje, el moguerense se traslada a la Corte. Allí un golpe de fortuna pone a Cereceda y a Niño -cuando ya estaban a punto de renunciar a su empresa- en contacto con el hidalgo Gil González Dávila (17), criado y protegido del influyente Obispo Fonseca quién, deslumbrado por las noticias que le confiaron, se interesó en el proyecto y concedió el permiso necesario para llevarlo a cabo, de manera que "con sus dineros e los de otros armaran, tomando Sus Majestades la parte que fuesen servidos de tener en esta armada". Una capitulación firmada con la Corona en 1519 -el mismo año en que también zarpó la armada de Fernando de Magallanes- les daba licencia para explorar y descubrir mil leguas en la costa del mar del Sur hacia las Molucas, partiendo de la costa occidental del istmo recién descubierto por Balboa, a la búsqueda del estrecho. Al mismo tiempo se ordenaba a Pedrarias que les proporcionase la flotilla que antaño perteneciera a Balboa. En la sociedad

formada para tal efecto participó la Corona con cuatro mil pesos de oro (18), así como el burgalés Andrés de Haro y los principales responsables del proyecto: Gil González Dávila, Andrés Niño y Andrés de Cereceda. Cuando se disponía a partir, Andrés Niño, nuestro piloto, deja por apoderados a su mujer y a su yerno, un tal Ortuño de Aperribay, igualmente vecino de Triana aunque de ascendencia vasca, quien al parecer fue también partícipe de la sociedad ya que invirtió todos sus ahorros en el avituallamiento de la flotilla.

De este modo, el 13 de Septiembre de 1519 zarpó desde Sanlúcar de Barrameda esta armada llevando como capitán general a Gil González Dávila, como piloto y asesor a Andrés Niño y como tesorero a Andrés de Cereceda. Porque es de sobra conocida y para no extender nuestro relato, omitiremos referir la labor descubridora de Andrés Niño y su protagonismo en la exploración y conquista de las tierras centroamericanas. En cambio merece la pena detenerse por un momento en las circunstancias de su muerte sobre la que poco o nada se

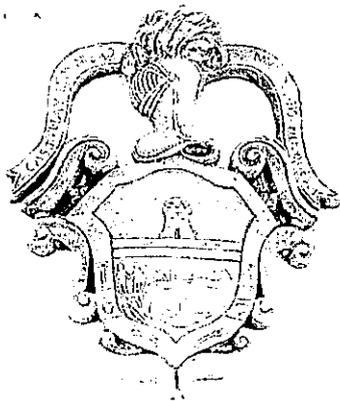
conoce.

Como acertadamente observa Carlos Molina, "*Andrés Niño, hombre de la mar, murió la tierra adentro en este su viaje*". Y afirma que el suceso tuvo lugar probablemente a comienzos de 1525, cuando una vez desembarcada en la costa del mar del Norte la expedición que comandaba, subiendo por el río que luego se llamó de Ulúa, se internó junto con sus hombres en el territorio actual de El Salvador, en las provincias de San Miguel, muy cerca ya de las costas de la Mar del Sur que el mismo Niño había descubierto dos años atrás. Aquí se sospecha que los españoles fueron capturados por los indios y desaparecieron para siempre. Nadie sobrevivió a la

(16).- APS, legajo 9124, oficio 15 y 4.895, oficio 7. El 27 de Noviembre Andrés Niño se prometía a abonar a Francisco Moreno y a Gaspar Arias 130 ducados de oro que estos le habían adelantado para el abastecimiento de la embarcación citada en el viaje que se disponía a hacer rumbo a Santo Domingo. También como deudor en este caso de una considerable suma de 450 pesos de oro, figura Andrés Niño en cierto pleito presentado contra el piloto en Sevilla, en Enero de 1519, ante los oficiales de la Casa de la Contratación por un mercader guipuzcoano, llamado Martín Martínez de Mallea.

(17).- Era a la sazón contador de la Real Hacienda en la Española, pero en aquellos momentos se encontraba en la Corte. Su intercesión ante Fonseca fue, según Oviedo, la causa determinante del éxito del proyecto. *Historia General...*, tomo III, pág. 260.

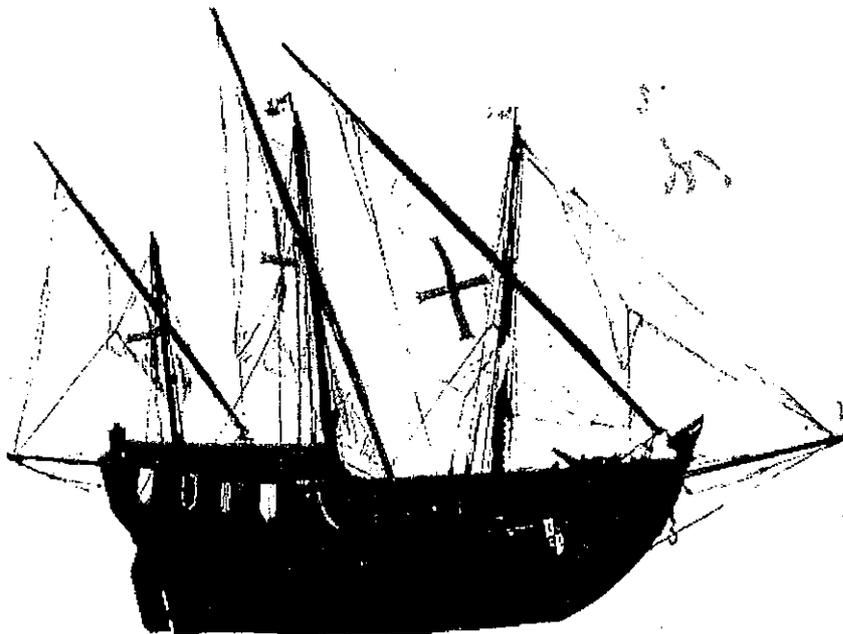
(18).- Real Cédula a los oficiales reales de Castilla del Oro. Barcelona, 29. Agosto, 1519. AGI, Panamá, 233, libro 1.



matanza ni supo de lo ocurrido (19).

Transcurridos algunos años el yerno de Andrés Niño zarpó a la Nueva España en el mismo barco que transportaba a los oidores de su Audiencia en busca del desaparecido piloto y, al mismo tiempo, socio, pero nunca más regresó pues le sobrevino la muerte en tierras americanas. Idéntico y fatídico destino corrió un hijo de Andrés Niño, quien de nuevo volvió a intentarlo sin éxito, ya que se ahogó en la mar al naufragar el barco que lo transportaba.

Su desconsolada viuda, Isabel García, pleiteó por muchos años el pago del salario que adeudaba a su marido la Casa de la Contratación, ya que al no reconocérsele oficialmente por muerto sino por desaparecido, los oficiales de la Casa retuvieron por demasiado tiempo, para la angustiosa situación económica de la viuda, una importante suma de maravedís (20).



(19).- Amplía esta información Carlos Molina, *Los conquistadores andaluces...*, pág. 221.

(20).- AGI, Justicia, 1169, n. 5, r. 1. Véase "Isabel García, mujer de Andrés Niño, piloto, contra Juan de Villalobos, fiscal del Consejo, sobre reclamación de ciertos salarios adeudados a su marido por el desempeño del oficio de piloto (1533-1534)" y AGI, Indiferente, 421, libro 13, fols. 223-224. "Real Provisión a los oficiales de la Casa para que de cualesquier maravedís pagen a Isabel García, mujer del piloto de la Casa, Andrés Niño, que está en el descubrimiento de la mar del Sur, la quitación y salario de éste en la Casa durante el tiempo que dure su ausencia, según está ordenado por dos cédulas que la dicha Isabel García dice no han querido cumplir, y le abonen hasta fin del año 1527, enviando al Consejo las razones que tienen para no haberle pagado". Madrid, 20, Junio, 1528.