

De la unión de coronas al Imperio de
Carlos V

Coordinador: Ernest Belenguer Cebriá

VOLUMEN II



Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios
de Felipe II y Carlos V

Con la colaboración de:
Universitat de Barcelona

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidas la reprografía y el tratamiento informático, y su distribución.

Ilustración de portada: *Carlos V*, Bernard Van Orley, Szépüvészeti Múzeum, Budapest

© De la presente edición, Sociedad Estatal para la Conmemoración
de los Centenarios de Felipe II y Carlos V
Paseo de Recoletos, 16, 28001 Madrid

ISBN obra completa: 84-95146-70-3

ISBN vol. II: 84-95146-72-X

Depósito legal: M. 9.334-2001

Compuesto en Medianil Composición, S. L.

Impreso en ELECE Industria Gráfica, S. L.

Impreso en España (*Printed in Spain*)

Muchos días ha que por nuestras escripturas tenemos de nuestros antepasados noticia que yo [Moctezuma] ni todos los que en esta tierra habitamos no somos naturales de ella, sino estrangeros y venidos a ellas de partes muy estrañas²².

En ese vacío de la memoria es posible para Cortés introducir la nueva genealogía:

«Aqueste es el señor que esperábamos [...] Así como hasta aquí a mí me habéis tenido y obedescido por señor vuestro, de aquí adelante tengáis y obedezcáis a este grand rey [Carlos V] pues él es vuestro natural señor, y en su lugar tengáis a este [Cortés] su capitán²³.

Mientras la narrativa colombina había buscado en la realidad americana los elementos preconcebidos, los signos del paraíso, Cortés rompe sus ataduras con el pasado y provee a sus contemporáneos de un modelo de conquistador que podrá ser invocado en décadas sucesivas no para culminar una peregrinación, sino para construir un imperio. Su potencia discursiva, lejos de paralizarse o *arrobarse* frente a lo maravilloso, sabrá colocarlo en el lugar que le corresponde en un nuevo orden, el que se debe a la razón de Estado. Ante ella, de poco va a servirle su astucia e ingenio. Aunque dedique parte de la tercera carta de relación a mostrar que es el hombre imprescindible para asentar el dominio español en México, las dos últimas, fechadas en 1524 y 1526, constituyen en realidad pliegos de descargo ante la adversidad de su fortuna, representada por la acción persecutoria de los oficiales reales. Tras el tiempo de los descubridores y los conquistadores, llegaba el de los burocratas reales. Con ellos, llegarían nuevas palabras.

²² CORTÉS, H., *Cartas de Relación...*, op. cit., 1993, pág. 210.

²³ CORTÉS, H.: *Cartas de Relación...*, op. cit., 1993, pág. 228.

Lo privado y lo público en la exploración y conquista del Nuevo Mundo (hasta Felipe II)

Carmen Mena García
Universidad de Sevilla

El Estado moderno y la expansión en ultramar

Se ha dicho que a fines del siglo XV y principios del XVI, la maquinaria del Estado español era tan elemental, a pesar de ser una de las más avanzadas de Europa, que la organización de una empresa, como la conquista de América, sobrepasaba sus capacidades reales de actuación. Se ha escrito también que en América se dio entrada al afán de lucro y a la iniciativa privada porque el Estado no quería ni podía realizar esa tarea y, sobre todo, porque de esa manera la conquista resultaba prácticamente gratis para las arcas reales. Con cierta ligereza se olvida que las exigencias crecientes de una política internacional de dilatadas miras, como la practicada por la monarquía española en el XVI en casi todas las esferas del orbe conocido, impone severos recortes, máxime cuando la pobreza monetaria «de que España en todos los estados abundaba» es bien manifiesta. Los testimonios sobre las estrecheces del erario público son numerosos. Baste un ejemplo. Francisco Guicciardini cifraba el monto total de las rentas de la Corona, en la época de su embajada ante el Rey Católico (entre 1512 y 1513), en 800.000 ducados, aproximadamente; la mitad de esta cifra no estaba disponible, al verse afectada por juros de diversos tipos; el resto, o sea 400.000 ducados, representaba la única fuente económica a la que podía recurrirse¹. Y qué decir respecto a los gravísimos apuros monetarios y al endeudamiento de la real hacienda durante la etapa del emperador Carlos, siempre agobiado por sus compromisos imperiales².

¹ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización (1492-1505)*, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid, 1956, pág. 193.

² Una prueba de ello en el trabajo insustituible de CARANDE, R., *Carlos V y sus banqueros*. 2.ª edición, Sociedad de Estudios y Publicaciones, Barcelona, 1965. Una síntesis reciente en MARTÍNEZ ACOSTA, M. E., *El dinero americano y la política del Imperio*. Colecciones Mapfre 1492, Madrid, 1992. Valio-

Sin embargo, aún aceptando esta rotunda evidencia, algo que llama poderosamente la atención en la época de la conquista es la escasez de recursos utilizados por el Estado español en América respecto a otras empresas. Los reyes españoles invirtieron todos sus esfuerzos en sus campañas europeas o africanas, pero fueron tremendamente recatados en lo que respecta a la empresa americana. A Europa o África enviaron poderosos contingentes con numerosos efectivos, bien dotados y equipados. Para un acontecimiento familiar, como fue el enlace de una de las hijas más jóvenes de los Reyes Católicos, la princesa Juana, con el archiduque Felipe de Habsburgo, se aprestó una magnífica flota de 130 barcos que escoltó a la comitiva nupcial hasta Flandes³. A la conquista de Mazalquivir, la primera empresa importante que acometía la corona castellana en África después de la conquista del reino de Granada, iban 7.000 hombres de armas capitaneados por el Alcaide de los Donceles en 190 navíos. En el cerco de Metz, el emperador Carlos concentró nada menos que a 60.000 soldados⁴. Sin embargo, en las empresas del Nuevo Mundo la parquedad de medios que se invierten en relación con el amplio espacio territorial que va a ser controlado en un espacio de tiempo relativamente corto, es más que evidente. Los ejemplos son numerosos. Francisco Hernández de Córdoba lleva 110 hombres a la primera exploración del Yucatán. Pizarro partió de Sevilla en 1530 para la conquista del Perú con sólo 180 hombres en 3 barcos. En Panamá se le unió Pizarro con los medios que había logrado, que seguían siendo modestos. Un pequeño refuerzo de sólo treinta hombres le proporciona Benalcázar en Puerto Viejo y más adelante Hernando de Soto con dos barcos y cien hombres. Este reducido ejército lleva a cabo la conquista del gran Imperio de los Incas y debe enfrentarse a miles de indios. Admira recordar que sólo ciento cincuenta hombres participaron con Valdivia en la conquista de Chile allá por 1540. Y como éstos, podrían citarse otros muchos ejemplos.

Como motor de expansión territorial, y en ausencia de una política estatal bien definida, surge arrolladora la iniciativa privada, fundada con capital y recursos propios en un ambiente de aventura y rebeldía, que anuncia una nueva época⁵. Su impacto fue tan decisivo que prácticamente eclipsó a aquellos otros casos en los que la Corona asumió con mano firme la empresa, volcando en ella todos los recursos ma-

sas reflexiones en WALLERSTEIN, I., *El moderno sistema mundial. la agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundo europea en el siglo XVI*. Ed. Siglo XXI, Madrid, 1979, (en especial cap. 4).

³ MORISON, S. E., *El Almirante de la Mar Oceano. Vida de Cristóbal Colón*. 1.ª reimpresión de la segunda edición española, Fondo de Cultura Económica, México, 1993, pág. 688.

⁴ VIGÓN, J., *El ejército de los Reyes Católicos*. Editora Nacional, Madrid, 1968, págs. 104-105; CARRANDE, R., *Carlos V...*, *op. cit.*, 1965, pág. 449.

⁵ Recomendamos la lectura de los excelentes trabajos de OTTE, E., *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*. Caracas, 1977 y «Los mercaderes y la conquista de América», en *Proceso histórico al conquistador*, Francisco de Solano (coord.). Alianza Editorial, Madrid, 1988, págs. 51-81; BERNAL, A. M., *La financiación de la Carrera de las Indias, 1492-1824. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Fundación el Monte, Sevilla-Madrid, 1992.

teriales y humanos necesarios para alcanzar la meta que se perseguía, o bien apoyándola con ayudas de diverso tipo. No se trata de casos aislados, pero sí son los menos difundidos. Eso ha distorsionado, a nuestro entender, la realidad histórica y la atención de sus observadores. En efecto, se viene poniendo tanto énfasis sobre la participación del capital privado en las empresas de exploración y conquista que de modo inevitable algunos autores han llegado a conclusiones tan apartadas de la realidad como Pierre Chaunu, quien considera que, al contrario de las empresas portuguesas de Ultramar, el poder estatal casi no participó en las expediciones españolas de descubrimiento y conquista⁶. Una opinión tan autorizada, como la de Clarence E. Haring, opta también por el camino más fácil y al tiempo que destaca que la exploración y colonización de las nuevas tierras descubiertas por España fue una tarea demasiado grave y difícil «para un gobierno falto de los estímulos e iniciativas de las empresas privadas», concluye que la Corona sólo soportó a sus expensas los viajes de Colón⁷. Al menos acepta que los famosos viajes colombinos contaron con la financiación de la Corona... Claro que este ejemplo, que no admite ninguna discusión, se acompaña de otros menos afortunados en lo relativo a empresas privadas —todas las no colombinas, según el citado autor— que hay que rebatir con rotundidad. Así cuando escribe que «otros exploradores, como Ojeda, Pinzón, Bastidas y Solís, y colonizadores tales como Arriaga y Pedrarias Dávila tuvieron que emprender expediciones a su cuenta y riesgo», generalización que de ningún modo es admisible, a la luz de la documentación que por fortuna aún se conserva⁸.

Como ya adelantamos, en contados casos los historiadores se han preocupado de analizar aquellas expediciones de exploración y conquista en tierras americanas que fueron impulsadas por el Estado español y financiadas con fondos públicos en cada uno de sus capítulos. Las empresas de iniciativa real han sido, en efecto, relegadas a un segundo plano, cuando no olvidadas del todo, por ser minoritarias, si se las compara con las de carácter privado, lo cual sin duda no justifica que se las haya condenado al más absoluto de los olvidos. Hay, no obstante, algunas excepciones. Manuel Ballesteros, quien distingue entre empresas llevadas a cabo por particulares,

⁶ CHAUNU, P., *Conquête et exploitation des Nouveaux Mondes (XVIe. siècle)*. Nouvelle Clio, París, 1969. Edición española: Barcelona, 1973, pág. 220. PIETSCHMANN, H., *El Estado y su evolución al principio de la colonización española en América*. Ed. española, Fondo de Cultura Económica, México, 1989. (en nuestro seminario).

⁷ HARING, C. E., *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Ed. española, Fondo de Cultura Económica, México, 1979, pág. 31.

⁸ La participación estatal en los viajes de Pinzón/Vespucio, Pinzón/Solís a la Especiería queda suficientemente documentada y analizada en la magnífica obra de MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, 3 vols. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1988. La gran armada encomendada a Pedrarias Dávila para Castilla del Oro y su financiación por la Corona fue el objeto de estudio de nuestra última obra MENA GARCÍA, M. C., *Sevilla y las flotas de Indias. (La gran armada de Castilla del Oro, 1513-1514)*. 2.ª edición: Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, 1999.

o empresas privadas, y empresas reales, a las que también denomina oficiales o nacionales, menciona entre éstas últimas la armada contra los caribes de Ponce de León, la expedición de Magallanes para llegar a las Molucas antes que los portugueses, la de Pedro Menéndez de Avilés para expulsar a los hugonotes de Florida. Y —ya dentro de la acción de los virreyes— las exploraciones del estrecho de Magallanes por Pedro Sarmiento de Gamboa⁹. Un destacado especialista del derecho indiano limita la participación económica de la Corona en las empresas descubridoras a los viajes colombinos, así como la expedición al Darién de Pedrarias. Y a continuación precisa que al margen de estos dos casos «*excepcionales*»: los viajes de Colón y el del segoviano Pedrarias Dávila, «lo que en definitiva hubo de prevalecer en orden a la organización de expediciones de nuevo descubrimiento fue su carácter privado¹⁰».

Y hemos dejado en último lugar a quien debiera ser el primero. El gran erudito Ramón Carande, en su magistral obra sobre Carlos V, prosigue el camino trazado por otros y apuesta de modo excluyente por la iniciativa privada en la empresa americana con las siguientes reflexiones: «Las expediciones concertadas sin interrupción, con hombres dispuestos a afrontarlas, además de impulsar vertiginosamente los descubrimientos, fomentaron el espíritu de empresa, y, gracias a éste, fue adquiriendo la Corona lo que más apetecía en el orden económico: la conquista de territorios y la obtención de crecientes ingresos con el mínimo costo imaginable. *Con dificultad podría encontrarse en la historia económica de la edad moderna un ejemplo equiparable*». Afirma rotundo que «los gastos de la hacienda real en las Indias en tiempo de los Reyes Católicos y de Carlos V fueron insignificantes», y da por buenas las palabras del astuto Fernández de Oviedo, a las que se ha venido prestando excesivo crédito: «*casi nunca sus majestades ponen su hacienda y dinero en estos nuevos descubrimientos, excepto papel y buenas palabras¹¹*». Lo que más llama la atención es que sea precisamente Oviedo, consejero honorario y universal del emperador sin que nadie lo hubiera nombrado,¹² el autor de esta denuncia. No parece, es cierto, el más indicado por innumerables razones, que serían largas de exponer ahora, pero especialmente por una: Fernández de Oviedo llegó a América, ostentando su flamante cargo de veedor de minas y registros, a bordo de la armada de Pedrarias Dávila que fue precisamente una de las expediciones estatales más costosas a las arcas reales de cuántas se prepararon para el Nuevo Mundo.

⁹ BALLESTEROS, M., *La bueste indiana*. Cuadernos Historia 16, núm. 172. Madrid, 1985, pág.14.

¹⁰ OTS CAPDEQUI, J. M., *Estudios de Historia del Derecho Español en las Indias*, Minerva, Bogotá, 1940, pág. 152.

¹¹ CARANDE, R., *Carlos V...*, *op. cit.*, 1965, pág. 440.

¹² Véase el magnífico estudio preliminar realizado a la obra de FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G., *Historia General y Natural de las Indias*. Edición y estudio preliminar de Juan Pérez de Tudela. Biblioteca de Autores Españoles, 5 vols. Atlas, 1992, Madrid, págs. CXXV y ss.

La disyutiva de la corona: empresa privada, empresa con caudales públicos

Para Silvio Zavala los móviles que impulsaron las empresas realizadas en América a costa del erario público fueron los siguientes: «Cuando el Estado por esperar grandes resultados de los descubrimientos indianos, por sentir el deber moral de realizar con mayor justicia la anexión de las provincias halladas, o en general, porque su erario lo permitía, tomaban a su cargo y cuenta el desempeño de la ocupación de América¹³». Se trata, según puede apreciarse, de una explicación que podría matizarse, teniendo en cuenta la enorme complejidad y diversidad de las expediciones que fueron remitidas al Nuevo Mundo durante un período de tiempo tan dilatado. Creemos que otros muchos factores justificaron el intervencionismo estatal, entre ellos razones estratégicas y de fomento de la economía nacional, como la necesidad de controlar el acceso a las rutas oceánicas más privilegiadas del momento, que llevaban a la Especiería, disputando de paso a los portugueses —tradicionalmente rivales— su supremacía marítima y el control de este mercado de primer orden. La búsqueda de un paso natural —que evitara tener que dar la vuelta por el cabo de Hornos— constituye durante muchos años el objetivo más buscado por navegantes y aventureros y va a contar casi siempre con el respaldo financiero de la Corona. La anexión de las Filipinas constituye otro motivo de rivalidad con Portugal, dado que tanto España como la nación vecina consideraban que caían dentro de sus correspondientes demarcaciones en virtud del Tratado de Tordesillas¹⁴. Para proteger sus intereses nacionales, la Corona interviene activamente con sucesivas expediciones que son enviadas desde el virreinato mexicano en parte financiadas por la tesorería novohispana. La intervención estatal se mostró también decididamente generosa cuando se hizo preciso reforzar la colonización de algunos territorios en peligro de ser abandonados por un asentamiento demasiado inestable. El deseo de la monarquía de organizar sus posesiones de ultramar sobre bases permanentes e impulsar nuevos descubrimientos daría pie a magnas y costosas expediciones, como las encomendadas a Nicolás de Ovando y Pedrarias Dávila, por ejemplo. Cuando se tuvo la certeza de que los territorios ultramarinos y sus pobladores se encontraban amenazados por cualquier suerte de peligro se enviaron expediciones a costa del

¹³ ZAVALA, S., *Las instituciones jurídicas en la conquista de América*. 2.ª edición corregida y aumentada, Biblioteca Porrúa, 1973, México, pág. 148.

¹⁴ El Tratado de Tordesillas y sus diversas implicaciones en la política de enfrentamiento luso-española ha sido objeto de numerosos estudios. Citemos sólo como ejemplo la obra colectiva publicada en Valladolid (1973), RUMEU DE ARMAS, A., *El Tratado de Tordesillas*. Colecciones Mapfre 1492, Madrid, 1992, CUESTA DOMINGO, M., «El Tratado de Tordesillas y su proyección sobre la Especiería», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Segundas Jornadas Americanistas de la Universidad de Valladolid*, Valladolid, 1973 y VARELA MARCOS, J., *El Tratado de Tordesillas en la política atlántica castellana*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1996.

erario público, como la armada contra los caribes de Ponce de León, o la de Sarmiento de Gamboa, o con una cobertura parcial, como el intento de expulsar a los hugonotes de Florida, mediante la gran expedición militar del adelantado Pedro Menéndez de Avilés¹⁵. En líneas generales, la anexión de territorios demasiado distantes o con escasos atractivos para la iniciativa privada obligó al Estado a asumir buena parte de las responsabilidades, incluidas las económicas. Y, por último, la gran tarea de evangelizar a los habitantes del Nuevo Mundo, tras el compromiso contraído por los Reyes con el Papado, a raíz del Descubrimiento, los llevó inevitablemente a asumir una pesada y costosa carga: la de correr con todos los gastos de los religiosos enviados a América, amparando incluso algunas misiones vivas que fueron llevadas a la práctica y auxiliadas económicamente no siempre con buenos resultados¹⁶.

Evidentemente no fueron excepcionales las *empresas mixtas*, entendiendo por tales aquellas que fueron co-financiadas por la Corona en mayor o menor medida. De hecho esta es una fórmula presente en algunas de las capitulaciones otorgadas en los primeros años y que se observa incluso en expediciones oficiales «clásicas», como las colombinas o incluso la de Magallanes. En estos dos casos aunque el Estado soportó la mayor parte de los gastos, es evidente que intervinieron capitales privados y, sin embargo, existe casi total unanimidad a la hora de reconocerlas como empresas estatales. La cuestión, por tanto, se complica llegada la hora de establecer una tipología. A la vista de la gran variedad de matices que se observa, ¿dónde puede trazarse la línea divisoria entre lo público y lo privado, y a partir de qué suma de dinero?

En un valioso trabajo sobre las capitulaciones indianas se pone de manifiesto que la participación económica del rey en las empresas de carácter privado revistió diversas modalidades que oscilaron desde una auténtica sociedad de base capitalista —como se observa en la capitulación con los «armadores de las armadas» de la Especiería (1522), propuesta por el propio monarca— a la simple cesión de algunos de los impuestos que en el futuro se esperaban recaudar en la tierra conquistada.

¹⁵ En realidad esta empresa, que contó con una amplia cobertura estatal y con generosas recompensas, incluidos los quince mil ducados recibidos en mano por Menéndez de Avilés antes de zarpar, se efectuó «a costa y minción» del capitulante en cuanto a la recluta y financiación de barcos, hombres, alimentos y artillería. *cfr.*, entre otros, RAMOS, D., *Audacia, Negocio y Política en los viajes de «descubrimiento y rescate»*. Valladolid, Casa Museo Colón, Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, 1981, RUIZ DIAZ CARAVIA, E., *La Florida, su conquista y colonización por Pedro Menéndez de Avilés*. Madrid, 1892 y el trabajo reciente de SAINZ, M. A., *La Florida, siglo XVI. Descubrimiento y conquista*. Madrid, Colecciones Mapfre 1492. 1992 (Seminario Navarro D-204). Véase nota 116.

¹⁶ Por ejemplo en el primer experimento misional a tierras sudamericanas, a cargo de fray Pedro de Córdoba, sabemos que la Corona «no regateó medios: se gastaron más de 400.000 maravedís y se acudió a los mejores artistas de Sevilla, Alejo y Jorge Fernández, para confeccionar las imágenes que habrían de representar para los indígenas venezolanos la Virgen y los santos de la orden dominicana» OTTE, E., *Las perlas...*, *op. cit.*, 1977, pág. 123.

Aunque seguramente fueron más, localizamos cinco casos en los que el rey actúa como socio-armador, en relación con la búsqueda del paso y de la Especiería, objetivo inalcanzable y perseguido durante muchos años (Niño —1519—, armadores —1522, Gómez —1523—, Diego García —1525— y Sebastián Caboto —1525—), siendo los cuatro últimos consecuencia inmediata del viaje de Magallanes y Elcano, lo cual sugiere que al menos en estos años la Especiería era una meta mucho más importante y valiosa que América en sí misma. La fórmula, con algunas variantes, se repite en todas las capitulaciones y deja bien clara la participación del monarca como socio-capitalista en la expedición: «*en los cuales cuatro mil ducados, Nos seremos armadores de la dicha armada*» para participar con los demás inversores en los costos y en los beneficios «*sueldo a libra*»¹⁷. Conviene anotar que también los virreyes, a semejanza de la Corona, adoptaron más adelante esta práctica, asociándose con los conquistadores en las armazones de sus empresas¹⁸.

Atención especial merecen las numerosas armadas de rescate contra los caribes considerados como caníbales y, por tanto, sujetos a esclavitud, que se organizan desde fecha muy temprana, primero en la Española, y luego en San Juan, Cuba y Jamaica, con el total respaldo de la Corona¹⁹. La recluta forzada de mano de obra indígena, combinada con la captura de perlas que tiene por escenario inicial las Bahamas y más tarde la costa venezolana, estimulada por todos los medios en vida de Fernando el Católico, proseguirá años más tarde con lucrativos resultados en otras zonas anexionadas, como el Yucatán e incluso las tierras centroamericanas²⁰. De estas expediciones, analizadas en su día por Otte, nos interesa subrayar la implicación de la Corona y las autoridades de las islas como socios capitalistas en abierta participación con los mercaderes antillanos, muchos de ellos amigos y parientes. Comenzando por Diego Colón y luego Nicolás de Ovando, a partir de 1512, fecha en la que se intensifican los viajes de rescate en el Caribe, destacaron como armadores los jueces de apelación Lucas Vázquez de Ayllón, Juan Ortiz de Matienzo y Diego de Villalobos; la actividad prosigue a gran escala durante el gobierno de los Jerónimos y se pron-

¹⁷ Capitulación de Sebastián Caboto a la Especiería (1525), en RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, op. cit., 1981, págs. 371 y ss., *cf.* Medina (S.A.) y Gil, J., «Los armadores de Sebastián Caboto: un inglés entre italianos», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLV, Sevilla, 1988, págs. 3-65.

¹⁸ Una cláusula de la capitulación de Pedro de Alvarado para la Mar del Sur (1538) dice así: «*Y por cuanto me hicisteis relación que entre vos y don Antonio de Mendoza, nuestro virrey de la Nueva España, está concertado que él tome la tercia parte de la dicha armada en que sea compañero y goce de los provechos en ella, lo cual yo he habido por bien...*». VAS MINGO, M., *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericano, Madrid, 1986, pág. 348.

¹⁹ Con carácter excepcional la expedición oficial de castigo encomendada a Juan Ponce de León, sobre la que tratamos en las páginas siguientes, fue aprestada en Sevilla.

²⁰ Sobre las implicaciones de este negocio capitalista, resulta imprescindible la consulta de OTTE, E., «Los mercaderes...», op. cit., 1988, OTTE, E., *Las perlas...*, op. cit., 1977 y de Mira Caballos, E., *El indio antillano: repartimiento, encomienda y esclavitud (1492-1542)*. Muñoz Moya editor, Sevilla-Bogotá, 1997, págs.278 y ss. y apéndice IV: «Las armadas de rescate a Tierra Firme».

ga por varias décadas con suculentos beneficios y trágicas consecuencias para la población nativa de las denominadas «islas inútiles». Entre las numerosísimas armadas de rescate organizadas a lo largos de estos años, menciona Otte la dirigida en 1516 por Juan Bono de Quejo, como capitán, a la isla de Trinidad. Como otras muchas — escribe Otte— fue ésta «una empresa mixta, al estilo de la época, con capitales de la Corona, los funcionarios reales y otros empresarios de la isla (Española)²¹».

Para B. García, «encontramos presente la participación real aquí y allá, pero con verdadera frecuencia sólo de 1510 a 1525». A partir de estos años —afirma— el respaldo de las expediciones con caudales públicos se hizo menos frecuente porque la Corona se vio obligada a anteponer las necesidades del buen gobierno a las de la expansión²². Seguramente se refiere el autor sólo a aquellos casos en los que el monarca intervino en la empresa como socio-armador, razón por la cual no tiene en cuenta la implicación regia en el proyecto de Berardi de 1495 o las empresas oficiales enviadas a la Especiería y costeadas por el real erario en los primeros años (Colón —4ª viaje—, Pinzón y Vespucio —1505—, Solís y Pinzón —1508— y Díaz de Solís —1515) o a la Española (Nicolás de Ovando —1502—), pues si así fuera necesariamente habría que retrotraer los límites cronológicos y reconocer que las denuncias acerca de la inhibición económica de la monarquía española en la empresa americana no resultan nada convincentes, al menos en esta temprana época.

Dejando a un lado las empresas mixtas y las oficiales, también en las privadas hubo incentivación estatal que se plasmó por vías diversas, ya sea en forma de exención tributaria, concesión de títulos y señoríos, participación económica del capitulante en los beneficios o derechos pertenecientes estrictamente a la Corona, reparto de solares y otras, que suelen estar presentes en casi todos los casos. Fijándonos en uno solo de estos capítulos para no extendernos demasiado, llaman la atención las elevadas sumas que van a ser otorgadas con relativa frecuencia a los capitulantes en concepto de «ayudas de costas», gratificación anual que a veces se convierte en vitalicia. Cuatro mil ducados de oro (1.500.000 maravedís), por ejemplo, se otorgan en 1536 al Adelantado de Canarias, Pedro Fernández de Lugo, «para ayuda a los gastos que ha de hacer en llevar a la dicha gente a la dicha conquista», que unido a su salario de 1.000.000 de maravedís anuales, como Gobernador y Capitán general, significaba una cantidad nada despreciable²³. Dos mil ducados, más otros mil de salario (1.125.000 mrds.) obtuvo Pedro de Mendoza (1534); mil ducados, más 725.000 mrds. de salario, el comendador Ordás (1530)²⁴; otro tanto Almagro (1534) y Des-

²¹ OTTE, E., *Las perlas...*, op. cit., 1977, pág. 133; 1988, pág. 62.

²² GARCÍA MARTÍNEZ, B., «Ojeada a las capitulaciones para la conquista de América», en *Revista de Historia de América*, núm. 69, México, 1970, pág. 12.

²³ Más información en LUCENA SALMORAL, M., «La capitulación de Fernández de Lugo para Santa Marta y su relación con la conquista del Río de la Plata», en *I Coloquio de Historia Canario-americana*. Las Palmas, 1977 y OTTE, E., «Los mercaderes...», op. cit., 1988, págs. 75-76.

²⁴ Interesantes pormenores de su empresa en OTTE, E., «Los mercaderes...», op. cit., 1988, págs. 76-78.

pes (1536), mientras que a Hernando de Soto (1537) y Diego Gutiérrez (1540) se le asignaron quinientos ducados de ayuda de costa y mil quinientos de salario.

Un caso digno de atención es el del conquistador de la Florida, Vázquez de Ayllón, a quien el rey, al tiempo que reconoce en su capitulación de 1523 la iniciativa privada: «*como quiera que vos de presente os ofrecéis de hacer el dicho descubrimiento a vuestra costa*», otorga una peculiarísima recompensa consistente en abonarle al descubridor todos los gastos de la expedición, una vez culminada la empresa: «*entiéndese que todo lo que vos en ello gastáredes, pareciendo por fe de escribano o por información bastante que se gastó, vos ha de ser pagado de las rentas y provechos que de la dicha tierra Nos tuviéremos y nos pertenecieren*²⁵».

De igual modo merece la pena recordar que en la capitulación firmada por Oviedo con la Corona en junio de 1523, renovada dos años más tarde, para ir a la isla de Codego y puerto de Cartagena, se le concedió, además de la exclusividad para el rescate, un bergantín aparejado y armado a cargo de las arcas reales y cien hombres de a sueldo, a condición de que el capitulante aportara otro bergantín de iguales características²⁶.

Podría alegarse, y con razón, que los reyes no arriesgaban nada puesto que muchas de sus gratificaciones y recompensas lo eran de los beneficios que proporcionasen en un futuro los «rentas y provechos de la tierra» por explorar, y sólo en muy contados casos proporcionaron ayuda en mano, ya fuera en dinero, barcos, armas y municiones o animales, de manera que si la misión fracasaba, las promesas se convertían en papel mojado. Pero de aquí a afirmar que la Corona desatendió la empresa americana, como algunos se han encargado de difundir, hay un gran abismo. Consideramos, al igual que Pietschmann, que la Corona procuró dar un carácter oficial a las empresas de iniciativa privada y que «a pesar de las abundantes concesiones a los descubridores y conquistadores así como la participación determinante de particulares en la expansión hacia ultramar, el poder estatal estuvo presente en la colonización española desde el principio, procurando inmediatamente otorgar un carácter estatal a las distintas expediciones y asegurar para sí mismo el control de los nuevos territorios²⁷».

Ahora nos interesa destacar que en todas las empresas costeadas con fondos públicos, ya fuera con propósitos estratégicos, económicos o defensivos, la labor de exploración, en caso de ser culminada con éxito, corre siempre pareja a la de conquista y poblamiento. Las huestes que en ellas participan se mueven por los mismos afanes

²⁵ VAS MINGO, M., *Las capitulaciones...*, op. cit., 1986, pág. 197. cfr. LUCENA SALMORAL, M., «La extraña capitulación de Ayllón para el poblamiento de la actual Virginia: 1523» en *Revista de Historia de América*, núms. 77-78, México, 1974, LUCENA SALMORAL, M., «La capitulación...», op. cit., 1977 y RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, op. cit., 1981, págs. 558-559 y 332-343.

²⁶ Véase VAS MINGO, M., *Las capitulaciones...*, op. cit., 1986, págs. 213-216 y FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G., *Historia General...*, op. cit., 1992, vol. I, págs. XCVI-XCVII.

²⁷ PIETSCHMANN, H., *El Estado y su evolución...*, op. cit., 1989, pág. 37.

de gloria y enriquecimiento que observamos en las expediciones de carácter privado. La única diferencia notable consiste en que los protagonistas de las empresas estatales gozan de cierta ventaja económica por ir «a sueldo» de la Corona, o sea, cobrando un salario que normalmente se complementa con los beneficios obtenidos en el reparto del botín de guerra, así como con diversas recompensas, como tierras, indios, exenciones fiscales y otros recursos destinados a garantizar la colonización del territorio por parte de la hueste.

La presencia de funcionarios de la Corona para ejercer el control de los gastos y los beneficios, reservando la parte que correspondía al monarca, no es privativa de las empresas reales, tampoco la participación en la empresa de un equipo para el cuidado del cuerpo —médico, cirujano y boticario—, como del alma —delegación religiosa— de los miembros de la hueste y cuyos sueldos corren siempre —a veces también en las privadas— por cuenta del real erario. La diferencia más notable entre las empresas privadas y las oficiales consiste en que mientras en las primeras es el jefe de la expedición quien promueve la empresa y suministra, sólo o en sociedad con armadores y mercaderes, los capitales necesarios para cubrir todos los gastos, una vez obtenido el consiguiente permiso de la Corona, en las segundas, cuyo cariz público hizo en muchos casos innecesaria la *Capitulación*, son los Reyes quienes corren con la mayor parte de los gastos, velando asimismo por el cuidado material y espiritual de todo el pasaje. Sobre todo en los primeros años, la organización de las expediciones recae en la Corona y son aprestadas en Sevilla por personas que gozan de la confianza de los monarcas. Más tarde, conforme crece el aparato burocrático indiano y el territorio dominado, son los virreyes quienes las dirigen personalmente, desde sus correspondientes distritos, en nombre y con facultades expresas de la Corona, distinguiéndose muy especialmente la labor realizada en México en los primeros años por don Antonio de Mendoza y don Luis de Velasco y en Perú por García Hurtado de Mendoza, Toledo y otros²⁸.

El abasto de una flota era competencia de la Casa de la Contratación de Sevilla.

²⁸ Véase, por ejemplo, NAVARRO GARCÍA, L., *La conquista de Nuevo México*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1978 y SARABIA VIEJO, M. J., *Don Luis de Velasco, virrey de Nueva España (1550-1564)*. CSIC., EE.HA., Sevilla, 1978, págs. 453-464 para el virrey Velasco; para Mendoza, AYTÓN, A., *Antonio de Mendoza, first viceroy of New Spain*. Durham, Duke University Press, 1927. Entre los trabajos recientes con información sobre el respaldo de los virreyes novohispanos a las expediciones a la Florida véase SAINZ, M. A., *La Florida...*, *op. cit.*, 1992 y ARENAS, I., «Intentos colonizadores en Florida a mediados del siglo XVI», en *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*. Real Academia de la Historia-Confederación española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1992, tomo III, págs. 11-25. A las Filipinas, CUSHNER, S. I., Nicholas P., *Spain in the Philippines. From Conquest to Revolution*. Quezon, Institute of Philippine Culture, Filipinas, 1971 y GARCÍA-ABÁSULO, A., «La expansión mexicana hacia el Pacífico: La primera colonización de Filipinas (1570-1580)», en *Historia Mexicana*, XXXII, I, México, 1982. Un buen resumen de la acción de los virreyes peruanos en el estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego en OYÁRZUN IÑARRA, J., *Expediciones españolas al Estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1976.

Según lo dispuesto, el factor de este organismo, en ocasiones directamente, otras veces por mano de sus ayudantes —sobre todo cuando era preciso desplazarse fuera de Sevilla— se encargaba de todas las diligencias necesarias para equipar adecuadamente las expediciones, incluida, claro está, la compra de los alimentos que en su mayor parte tenía lugar en la fértil comarca andaluza de manos de muy diversos proveedores. No siempre se realizaban en la misma estación, «con el consiguiente peligro de que las súbitas demandas de suministros para los barcos forzasen los precios al alza en los primeros años del siglo XVI, antes de que la vida económica de Sevilla y su zona de influencia tuvieran tiempo de adaptarse a las fuertes exigencias periódicas de la navegación y el comercio coloniales». No obstante, Hamilton considera que los precios eran ajustados razonablemente por los oficiales de la Casa y que la acusación de incompetencia que fuera lanzada en su día contra estos funcionarios carecía de fundamento²⁹.

Puesto que no existía una armada real, el procedimiento seguido por la Corona para conseguir embarcaciones cada vez que se preparaba una flota consistía en fletar o comprar los barcos a los armadores que ofrecían condiciones más ventajosas. En los primeros años fue sobre todo el litoral andaluz el que proporcionó muchas de las unidades navales que atraviesan el océano, aunque también el País Vasco colabora en algunas ocasiones. Más adelante, los astilleros norteños toman la delantera. El tema no se ha estudiado en profundidad, pero por la información que poseo tengo la impresión de que los Reyes compraron barcos para su servicio, con mayor asiduidad de lo que se supone, rehusando el afletamiento por las rigurosas tarifas exigidas por los maestros.

En la Casa de la Contratación se guardaba todo lo que buenamente podía almacenarse cada vez que se preparaba una flota: aparejos para los barcos, armas y municiones, herramientas, alimentos y pertrechos de todo tipo, así como los excedentes de flotas anteriores que solían utilizarse en otras expediciones para economizar gastos. Por razones de orden práctico, pero muy especialmente para garantizar la seguridad de los barcos y del pasaje, los Visitadores, que se desplazaban hasta Sanlúcar para atender al despacho de las flotas, solían alijar los navíos, ordenando desembarcar los objetos más pesados. Otras veces y por motivos de muy diversa índole, las expediciones quedaban en suspenso, o definitivamente abortadas a última hora. En ambos casos todo el material náutico quedaba depositado en las Atarazanas de Sevilla y en los almacenes de la Casa hasta que se presentaba una nueva ocasión³⁰.

²⁹ Basa su afirmación en el hecho de no haberse observado discrepancias apreciables entre la serie de precios de la Casa de la Contratación y la del mercado sevillano durante esos años. HAMILTON, E. J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Ed. Española, Ariel, Barcelona, 1975, pág. 200.

³⁰ Por ejemplo, sabemos que en la armada de Pedrarias se utilizó uno de los barcos comprados para la anulada expedición de Díaz de Solís y que éste había devuelto a los oficiales de la Casa, cuando re-

La figura de Juan Rodríguez de Fonseca, merecedora de una detenida biografía³¹, cuenta con suficientes atractivos como para ser considerada aparte. El gran ministro de Indias debutó en el segundo viaje de Colón y lo hizo con tanto acierto que a partir de ese momento y hasta la fundación de la Casa de la Contratación, se convierte en el único gestor de los asuntos indianos. Sus habilidades para aprestar flotas y surtir las de todo lo necesario son muy pronto reconocidas, incluso por quienes se proclaman enemigos personales. Así el fraile Las Casas reconoce que: *Este don Juan de Fonseca, aunque eclesiástico... era muy capaz para mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armada por el mar, que era más oficio de vizcaíno que de obispos, por lo cual siempre los Reyes les encomendaron las armadas que por la mar hicieron mientras vivieron*³². Tras su muerte, López de Gomara declara rotundo: *el que lo gobernaba todo era Juan Rodríguez de Fonseca*³³.

Desde el mes de julio de 1501, Gonzalo Gómez de Cervantes sustituye a Fonseca —enviado a Flandes— en la misión de equipar los navíos y organizar las flotas de Indias. Colaboran con él Jimeno de Briviesca, como contador de los gastos de las armadas, y Gaspar de Gricio, como escribano mayor de las rentas reales de Indias, pero —como observa Pérez de Tudela— «el empeño no podía estar suficientemente servido por el mecanismo inorgánico constituido por Gómez de Cervantes, Briviesca y Gricio. Ello debe ser tenido en cuenta como dato esencial al considerar los orígenes de la Casa de la Contratación³⁴». En 1503, con la fundación en Sevilla de la Casa de la Contratación como organismo rector de los asuntos de Indias, se crea también una plantilla fija de funcionarios al servicio de flotas y armadas y para su fiscalización. Los primeros oficiales nombrados por la Reina fueron el doctor Sancho Ortiz de Matienzo, canónigo de la catedral de Sevilla, como tesorero, el genovés Francisco de Pinelo, factor, y Jimeno de Briviesca, contador-escribano.

cibió la orden de suspender el viaje a la Especiería, así como diversas partidas de madera de pino que se emplearon en la reparación de los barcos de la nueva flota. Del mismo modo, Juan Ponce de León se sirvió en su armada contra los caribes de 1515 de algunos de los objetos de la flota de Pedrarias, dejados en tierra por orden de los visitadores, tales como dos falconetes de metal con sus carretones y treinta remos grandes, además de doce armaduras y seis espingardas. MENA GARCÍA, M. C., «Precios de alimentos y fletes marítimos en la Carrera de Indias», en *Revista Memoria* (Archivo General de la Nación), Colombia, primer semestre de 1999, págs. 16-48, págs. 298-299 y 367; MURGA SANZ, V., *Juan Ponce de León*, Ediciones de la Universidad de Puerto Rico, San Juan, 1959, pág. 147.

³¹ Sus relaciones con Colón fueron analizadas por SAGARRA GAMAZO, A., *Colón y Fonseca*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1997.

³² DE LAS CASAS, fray B., *Historia de las Indias*. Estudio y notas de J. Pérez de Tudela, Madrid, 1961. *Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506)*. Edición de Juan Pérez de Tudela y otros. Real Academia de la Historia-Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Fundación Mapfre América, Madrid, 1994, vol. I, XXXIX, pág. 36.

³³ CARANDE, R., *Carlos V...*, *op. cit.*, 1965, pág. 435.

³⁴ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, *op. cit.*, 1956, págs. 198-199.

Periodización en la política de la corona

Etapa de los Reyes Católicos

Los viajes colombinos

Mucho y bien se ha escrito sobre los viajes colombinos y por fortuna eso nos exime de su análisis³⁵. No obstante, podríamos recordar algunos datos que servirían a nuestro propósito. En primer lugar sabemos que el capital invertido en estos célebres viajes fue muy alto. Aunque Colón siempre se quejó de la tacañería de los Reyes a la hora de prestarles su apoyo, no parece digno de crédito, pues, como opina Juan Gil, «Cristóbal Colón —hombre codicioso, sagaz y marrullero— se pasó la vida quejándose de su condición y estado, como si apenas tuviera una blanca para comprar un mendrugo de pan que llevarse a la boca», cosa que no era de ningún modo cierta, sobre todo en el ocaso de sus días³⁶. Al primer viaje se le considera como «una descubierta exploradora con una exigencia inmediata de lucro» ya que en la empresa arriesgaba el Almirante su participación económica adivinando un futuro y lucrativo negocio mercantil³⁷. En efecto, de sobras es sabido que el coste de la expedición ascendió a 2.000.000 de maravedís. Santángel y Francisco de Pinelo, ambos tesoreros de la Santa Hermandad, proporcionaron de sus fondos 1.140.000 maravedís, después devueltos por la Corona. Colón aportó a la empresa 500.000 maravedís procedentes de un préstamo facilitado por sus amigos italianos, especialmente el mercader florentino Juanoto Berardi, y quizás también el genovés Francisco Ribarol. Los vecinos de Palos y algunos mercaderes y banqueros italianos, entre ellos los mencionados Berardi, Pinelo y Ribarol, facilitaron los 360.000 maravedís restantes.

El segundo viaje de Colón, alentado por el éxito del primero, contó con el decidido respaldo de los Reyes Católicos. Ha sido bautizado como la gran expedición colonizadora, pues, en efecto, hasta entonces ninguna nación europea había apresado una empresa colonizadora de tal envergadura. El descubridor se encontraba entonces en la cúspide de la fama y cuando fue recibido en Barcelona supo atraerse a los Reyes con una estudiada puesta en escena y con todo el exotismo del que pudo hacer gala: indios, animales exóticos, piezas de oro... La nueva expedición que zarpó de Cádiz el 25 de septiembre de 1493, tardó sólo cinco meses en prepararse. Todo un récord si se la compara con otras expediciones posteriores de rasgos simi-

³⁵ La bibliografía sobre la famosa figura del descubridor es bien extensa y lo suficientemente conocida como para permitirnos pasarla por alto. Morison, Taviani, Verlinden, Jos, Gould, Manzano, Madariaga, Ramos, Sanz, Rumeu de Armas, Ballesteros, Gandía, Morales Padrón, Gil y Varela, entre otros colombinistas, merecen ser recordados aquí.

³⁶ GIL, J., «Las cuentas de Colón», en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XLI, Sevilla, 1984, pág. 426.

³⁷ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 17.

lares. Ciertamente en esta ocasión obtuvo Colón mayor ayuda y facilidades que en la vez anterior, como las del duque de Medina Sidonia y las del mercader florentino, Juanoto Berardi, que contribuyeron con importantes préstamos. Nadie más podrá participar de los beneficios de tan gran negocio que Colón y los Reyes. Este monopolio compartido queda fijado en las Instrucciones dadas al Almirante en Barcelona el 29 de mayo de 1493.

El arcediano de Sevilla, Juan Rodríguez de Fonseca, dando muestras de su gran capacidad organizativa, se las ingenió para reunir en tan corto espacio de tiempo una gran flota compuesta por diecisiete barcos equipados con todo lo necesario para unos 1.500 hombres, entre tripulantes y pasajeros, no sólo para la travesía, sino también para abastecer a la nueva colonia y hacerla autosuficiente hasta que la tierra proveyese de lo necesario: aceite, vino, harina, carne salada, legumbres, pero también simientes vegetales, aperos de labranza y animales domésticos. Dentro del ambiente de euforia que se vive en aquellos días, fue necesario seleccionar a los voluntarios. Todos llevaban sueldos de sus Altezas y para los que se embarcaron por su cuenta y riesgo, Colón los solicitará desde la Isabela. Viajaban gentes de todos los oficios y clases sociales y todos ellos movidos por el mismo afán de enriquecimiento. La participación mayoritaria de hidalgos y servidores de la Casa Real parece uno de los rasgos más llamativos de esta gran flota. «Verdaderamente —escribe Szászdi— el segundo viaje podría llamarse el viaje de los continos, pues ellos brillaron por su número y calidad³⁸». Del mismo modo sorprende la escasez de labradores —pues muy pocos aceptaron enrolarse— y la abundancia de soldados lo que hizo que a la postre el carácter de la expedición fuese por el tono de la recluta lo más parecido a una empresa militar.³⁹ En un códice manuscrito de la Real Academia Española se conserva esta anotación: «partió de Barcelona Colón, almirante de las Indias, jueves 30 de mayo, día...año domini 1493. *Díjose que costaba aquel viaje 22 cuentos de maravedís*⁴⁰».

Como es sabido, el apresto de la tercera expedición de Colón, proyectada en mayo de 1497, tropezó con no pocas dificultades. En un principio se presupuestó la flota, compuesta por ocho barcos y 300 personas, en seis millones de maravedís, de los cuales cuatro debían emplearse en la compra de bastimentos y los dos restantes

³⁸ SZÁSZDI, I., «Gobierno e inicio de la recaudación aérea en el Nuevo Mundo», en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo LIV, 2, 1997, págs. 617-638, pág. 624, RODRIGUEZS LÓPEZ, I., «Continos de Aragón en la empresa colombina», en *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*. Zaragoza, 1998, págs. 651-664. Véase también VARELA, J., CARRERA DE LA RED, M., y LEÓN GUERRERO, M., *Segundo Viaje de Colón. Nueva documentación, análisis histórico y lingüístico*. Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Valladolid, 1998, pág. 44.

³⁹ Véase PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, págs. 34 y ss.

⁴⁰ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Edición y estudio preliminar de Carlos Seco Serrano, Biblioteca de Autores Españoles, Atlas, Madrid, 1964, tomo II, pág. 189.

en el pago de la gente. Más adelante, sin embargo, los Reyes consintieron en aumentar esta cifra hasta el medio millar de personas⁴¹. El dinero escaseaba, como siempre, en las arcas reales con tantas guerras costosas, matrimonios y negociaciones diplomáticas como se estaban realizando. Inclusive los Monarcas debieron pedir prestado sobre la dote de su hija, la Reina de Portugal, para hacer frente a algunos gastos necesarios de la flota y finalmente un acontecimiento fortuito modificó el presupuesto estatal. El regreso de Peralonso Niño, en noviembre de 1496, difundiendo exageradas noticias sobre un cargamento de oro en abundancia llenó de alivio a los Reyes, apremiados como estaban en aquellos momentos con los gastos de la guerra con Francia, de manera que decidieron echar mano de los seis millones presupuestados para hacer frente a las necesidades más urgentes de la campaña de Perpiñán, con la confianza de que el oro transportado por Niño serviría para financiar la armada colombina⁴². Cuando se descubrió que se trataba no de oro sino de un cargamento de esclavos indios, procurado por Bartolomé Colón, además de cierta cantidad de palo de brasil, el enfado real fue mayúsculo, aunque —como observa Pérez de Tudela— «más debió sentirlo el Almirante». Finalmente el presupuesto quedó reducido a una suma mucho más modesta de 2.824.336 maravedís, que fueron transferidos por intermedio de la casa genovesa de los Centurione, asentada en Sevilla⁴³.

Un mes más tarde de que zarpara hacia la Española la magnífica flota, puesta al servicio de Ovando (13 de febrero de 1502), los Reyes Católicos autorizaron el cuarto y último viaje colombino que tenía por objeto anticiparse en lo posible a los portugueses, tal y como en su día apuntó Manzano⁴⁴, intentando buscar el tan ansiado «paso», un canal o estrecho marítimo que permitiera llegar directamente al océano Índico, donde se ubicaba la rica región de la Especiería. Este interés guía también otras expediciones casi coetáneas que van a ser encomendadas a Vicente Yáñez Pinzón y a Diego de Lepe. El cuarto viaje colombino contó con un presupuesto de tres

⁴¹ Todos los hombres irían a sueldo de la Corona, según Juan Gil. Por su parte, PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 136, precisa que los doscientos añadidos al cupo inicial debían ser costeados, en sueldo y mantenimiento, «de cualquier mercaderías e cosas de valor que se hallaren e hubieren en las dichas Indias, sin que Nos mandemos proveer para ello de otra parte». La relación de los emolumentos cobrados, nombres y oficios, junto con otras circunstancias del pasaje, fue dada a conocer por GIL, J., «El rol del tercer viaje colombino», en *Historiografía y Bibliografía americanista*, vol. XXIX, Sevilla, 1985, págs. 83-110.

⁴² Según GIL, J., «Las cuentas...», op. cit., 1984, pág. 433, durante el quinquenio comprendido entre 1492 y 1497 «las Indias no rindieron apenas un maravedí». Chaunu evalúa en 700-800 kg de oro por año las llegadas oficiales desde América para todo el reinado de los Reyes Católicos, CHAUNU, P., *Conquête et exploitation...*, op. cit., 1976, pág. 41.

⁴³ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, págs. 146-147; GIL, J., «Marinos y mercaderes en Indias (1499-1504)», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLII, Sevilla, 1985, págs. 83-84; MORISON, S. M., *El Almirante...*, op. cit., 1993, págs. 690-691.

⁴⁴ MANZANO MANZANO, J., *Colón y su secreto*. Cultura Hispánica, Madrid, 1976.

millones de maravedís⁴⁵. Se prepararon en Sevilla cuatro carabelas, la mayor de unas 70 toneladas. Los buques fueron alquilados a distintas personas, por lo que al final se elevaron mucho los gastos de los fletes, a consecuencia sobre todo de la prolongada estancia del genovés en la isla de Jamaica⁴⁶. En su cuarto viaje, Colón, quien viajaba en compañía de su hermano Bartolomé y su hijo Fernando, confiesa haber llevado con él 150 hombres⁴⁷, muchos de ellos muy jóvenes y todos a sueldo de los Reyes.

La quiebra del monopolio colombino

A sólo tres años vistas de la gran hazaña descubridora, soplan ya vientos contrarios a los privilegios colombinos que en gran medida estaban siendo cuestionados en términos utilitarios: «Los gastos eran muchos, los provechos eran pocos hasta entonces, la sospecha que no había oro era muy grande, así allá como acá en Castilla».⁴⁸ El primer toque de atención fue dado por los monarcas en 1495, fecha en la que, coincidiendo con la falta de noticias del Almirante, se dicta una Real Provisión, de 10 de abril, concediendo autorización, bajo ciertas condiciones, a todos los que se ofrecieran para ir a descubrir a las Indias, lo cual se oponía abiertamente a lo establecido en las capitulaciones santafesinas. Un día antes los Reyes firman un asiento con el mercader florentino Juanoto Berardi⁴⁹, íntimamente vinculado a los negocios de Cristóbal Colón, para el envío sucesivo a la Española de 12 carabelas que partirían en grupos de cuatro y que saldrían en los meses de abril, junio y septiembre. Berardi planteaba remedios para la grave situación que se vive por aquel entonces en la Española en un extenso y bien interesante memorial⁵⁰ que Pérez de Tudela ha calificado como «el primer proyecto de libertades y franquezas» y que contó con el beneplácito de los monarcas. Era, desde luego, la primera vez que se ponía el dedo en

⁴⁵ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 132.

⁴⁶ MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, op. cit., 1988, tomo II, pág. 301.

⁴⁷ La nómina de los participantes en este viaje fue dada a conocer por VARELA BUENO, C., «El rol del Cuarto Viaje», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLII, Sevilla, 1985, págs. 243-295, PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956.

⁴⁸ La cita de Andrés Bernáldez procede de PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 125.

⁴⁹ Sobre la figura de Juanoto Berardi y sus relaciones con Colón, véase entre otros FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes...*, op. cit., 1964, t. II, págs. 189-191, PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, RODRÍGUEZ, H., «Sobre los viajes inmediatos a Cristóbal Colón o Viajes Menores, entre 1493 y 1496», en *Segundo Congreso Argentino de Americanistas, año 1997*. Sociedad Argentina de Americanistas, Buenos Aires, 1998, t. I, págs. 415-434 y en especial VARELA, C., *Colón y los florentinos*, Alianza Editorial, Madrid, 1988.

⁵⁰ Según VARELA, C., *Colón...*, op. cit., 1988, pág. 56, el memorial debió ser redactado entre el 9 de abril y el 2 de junio.

la llaga y el sabueso mercader conocía bien de cerca, entre otras cosas por su estrecha relación con el Almirante, los problemas que amenazaban la estabilidad de la isla y proponía soluciones para atajarlos, al tiempo que se frotaría las manos pensando en el posible incremento de su patrimonio. Con urgencia se necesitaba garantizar el suministro regular de alimentos a la inestable colonia y de paso incentivar a sus vecinos, muchos de ellos cargados de deudas y deseosos de regresar a España. Por eso Berardi propone a los Reyes invertir una importante suma —que él estima en doce millones de maravedís—: dos para la compra de 10 ó 12 carabelas que estén en La Española al servicio de sus vecinos y sean empleadas en los viajes de exploración y rescate. Otros cinco millones para el envío de alimentos a los colonos durante seis meses. Mientras que los cinco millones restantes deberían invertirse en mercaderías para vender a los vecinos de la isla que saliesen a rescatar. En definitiva medidas de urgencia que garanticen la estabilidad del asentamiento, lo que —según se piensa— redundará en beneficio del proyecto estatal: *«para que hayan gana de avccindarse allá e vivir, así de los que allá están como de los que irán adelante, viendo la libertad que vuestra alteza les darã⁵¹»*. Para nuestro propósito nos interesa destacar que la Corona asume los costes de este proyecto mediante el asiento firmado con el florentino, el cual, como hemos visto, se comprometía al envío de 12 navíos anuales cargados con los géneros que aquella le indicase, a razón de 2.000 maravedís por tonelada —1.000 maravedís menos del flete acostumbrado—. Por cuenta de la Corona corrían asimismo los riesgos del cargamento y los sueldos de la tripulación. Ahora por primera vez se piensa en destinar permanentemente dos carabelas en La Española con el único propósito de efectuar desde allí los viajes de exploración, pues de forma razonable se considera que abarataría considerablemente los gastos que supondría aprestar estas expediciones en España.

La implicación estatal se muestra evidente. Juan Rodríguez de Fonseca, el gran hacedor de los asuntos indianos, recibe, el 7 de abril, órdenes muy precisas de los Reyes para que haga efectivo a Berardi un primer libramiento de 600.000 maravedís y delegue en personas de confianza la fiscalización de los viajes de exploración que se piensan realizar⁵².

Existe una casi total unanimidad a la hora de interpretar el monopolio conseguido por Berardi que —según subraya G. Arciniegas— estaba destinado ante todo «a defender los intereses de Colón», a cuyo servicio trabaja el florentino des-

⁵¹ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, págs. 95-96.

⁵² Dice así: *Y por quanto Juanoto Berardi se ha ofrecido que darã carabelas a cierto precio, como veréis por el asiento que con él se tomó y que aquí vos enviamos, él ha de dar las dicha quatro carabelas, de manera que partan luego, y para ello le habeis de dar seiscientos mil maravedís... Vos envid en cada carabela una o dos personas de recaudo que tengan cargo de traer la razón donde fueren las dichas carabelas que así fueren a descubrir y de lo que rescataren o descubrieren, de que nos han de dar parte según el tenor de nuestra provisión*, RODRÍGUEZ, H., «Sobre los viajes...», op. cit., 1998, pág. 421.

de hace ya tres años⁵³. Se ha escrito también que el proyecto de Berardi, que contempla la preparación de nuevas expediciones con base en La Española, permitiendo a sus vecinos: «ir a rescatar en las otras islas descubiertas e por descubrir inclusive con los navíos que allá estuvieren de sus altezas» no lesionaba los intereses colombinos, como parece deducirse, antes por el contrario aseguraba su intervención en la empresa descubridora. Pues al proponer más adelante Berardi respecto a estos viajes de descubrimiento y rescate que «armándose allá (en La Española) declarará el Almirante a las islas que cada uno ha de ir» se reforzaba en la práctica la autoridad de Colón, pues dejaba a su libre elección decidir quiénes y a dónde podrían viajar⁵⁴.

Volvamos a la Real Provisión de 1495 concediendo licencia para viajar libremente a las Indias. La proximidad de las fechas cuando menos resulta muy sospechosa. Casi al unísono los Reyes aprueban dos medidas en apariencia opuestas entre sí: una beneficiando a Colón y sus socios y otra abiertamente en su contra. Si es que aceptamos —como hacen algunos— que mediante el contrato firmado con Berardi, el 9 de abril, se defendían los intereses de Colón, ¿cómo es posible que el 10 de abril, o sea sólo un día más tarde, la Corona opte por abrir una brecha en sus privilegios, levantando la veda a todo aquel que quiera invadir el coto colombino?. Dentro del mundo colombinista hay doctos intérpretes de estos momentos y no voy a ser tan audaz como para llevarles la contraria, pero confieso tener la impresión de que alguna de las piezas de este rompecabezas no encaja del todo. Lo cierto es que el asiento no tuvo efecto alguno pues tres, de los cuatro barcos que integraban la primera flota, se hundieron en las proximidades de Cádiz. Por entonces Berardi ya había fallecido, quedando Vespuccio al frente de sus negocios y posterior liquidación⁵⁵.

La Real Provisión de 10 de abril, aunque derogada el 2 de junio de 1497 por las protestas de Colón cuando regresa de su segundo viaje, no quedó en completo olvido y de nuevo vuelve a ponerse en marcha en 1499. La Corona se muestra decidida a liberar los descubrimientos del freno de Colón para no quedar a la zaga, justo ahora que Portugal está redoblando esfuerzos a fin de alcanzar su ansiada meta de llegar a la India, y se lanza a una segunda etapa de exploraciones: los «viajes de descubrimiento y rescate».

Por desgracia hay muchos puntos oscuros, pues parece que todo lo relativo a estas tempranas expediciones está enredado. Una buena parte de la documentación relativa a los viajes se ha perdido o permanece oculta en cualquier estantería; de algunos se duda si fueron realizados o no y qué regiones exploraron; y ni siquiera existe unanimidad a la hora de darles nombre. Fernández de Navarrete los bautizó como «Viajes Menores», Muro Orejón y Vigneras los llaman «Andaluces» y Ramos

⁵³ ARCINIEGAS, G., *Amerigo y el Nuevo Mundo*, México, 1955, pág.56.

⁵⁴ RODRÍGUEZ, H., «Sobre los viajes...», *op. cit.*, 1998, pág. 426, RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, *op. cit.*, 1981, pág. 132.

Pérez «de Descubrimiento y Rescate». De lo que no cabe duda es que estos viajes, abrieron las puertas del nuevo y desconocido mundo americano a la intervención privada. Se realizaron con muy pocos recursos humanos y materiales y con un carácter marcadamente comercial, aunque la exploración y no el lucro fue en muchos casos el fin logrado. Ampliaron extraordinariamente el mapa del Caribe y de las costas centroamericanas, de ahí su enorme importancia, y todos ellos muestran una serie de características similares, como es el trazar una derrota inicial, muy semejante a la seguida por Colón en su tercer viaje; estar regulados mediante un documento jurídico conocido como *Capitulación* y ajustarse a unas normas bien precisas.

Ahora bien, del valioso estudio de Demetrio Ramos se deduce que incluso en aquellas expediciones montadas a expensas de un capitán que iba a la aventura, la Corona con frecuencia subvencionó la empresa por muy diversas vías. «Contribuyó —escribe Ramos— con medidas de apoyo diversas, que fueron desde las ayudas indirectas a los costeamientos prácticamente totales, como fue el caso de Guerra en su segundo viaje⁵⁶ o el de Solís en su navegación al Sur». Ciertamente no abandonó del todo el Rey estas empresas ni a sus arriesgados protagonistas, a los que quiso gratificar por sus servicios prestados concediendo en no pocas ocasiones medidas compensatorias que iban desde premios en metálico de por vida, como los obtenidos por Bastidas y Juan de la Cosa, a las privilegiadas protecciones otorgadas a Pinzón, Ojeda y otros. Por último —concluye el citado autor— «El mismo establecimiento, por D. Fernando el Católico, de un fondo destinado a favorecer los viajes descubridores, con una cantidad que debía apartarse de lo que se recibiera de Indias —como lo ordenó a los oficiales de la Casa de la Contratación— lo pone bien de manifiesto⁵⁷».

Expedición de Nicolás de Ovando (1502)⁵⁸

Juan Pérez de Tudela la describe de este modo: «Era aquella, con sus treinta navíos, «entre chicos y grandes», la más hermosa flota que había navegado hacia el Nuevo Mundo. Transportaba no menos de 2.500 personas (Trevisan sube el núme-

⁵⁵ Véase VARELA, C., *Colón...*, *op. cit.*, 1988, págs. 59 y ss.

⁵⁶ Cfr. RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, *op. cit.*, 1981, pág. 115. El propio Cristóbal Guerra manifestó años más tarde que «en el primer viaje que fui a descubrir llevaba una carabela de cincuenta toneladas, e en el segundo que fue por Sus Altezas, llevé una carabela de cincuenta toneladas, que era la carabela de Grageda» GIL, J., «Marinos y mercaderes en Indias», pág. 361. Según MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, *op. cit.*, 1988, t. I, pág. 453, «el segundo viaje de Cristóbal Guerra a la costa de las Perlas era de carácter oficial, costeadó íntegramente por la Corona».

⁵⁷ RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, *op. cit.*, 1981, pág. 424.

⁵⁸ Algunas de las incógnitas que rodean a la expedición de Ovando, sin duda una de las más importantes en barcos y hombres que zarparon hacia el Nuevo Mundo, tal vez nunca puedan ser despejadas. El libro de armadas que contenía una preciosa información (Libros de Armadas de 1501-1502; Libro de armada y flota que llevó a Santo Domingo D. Frey Nicolás de Ovando, comendador de Lares, de la

ro a 3.000), la mayoría solteros —pues sólo 202 correspondían a los casados y sus familias— y la mayoría también, según afirma no sin orgullo el P. Las Casas, personas nobles y principales⁵⁹». La magnífica flota del Comendador que zarpó de Sanlúcar de Barrameda un domingo, 13 de febrero de 1502, fue sorprendida por una violenta tempestad a la altura de las Canarias y al octavo día de su viaje. Uno de los mayores barcos —*La Rábida*— se perdió en el desastre con 120 pasajeros a bordo, todos los cuales perecieron al hundirse el navío. Los otros 29 buques, aunque dispersos y con graves daños, consiguieron reagruparse en las Canarias. Las Casas nos dice que cuando en las playas de Andalucía aparecieron cofres, arquillas y maderos el Rey y la Reina se retiraron del público para no hablar con nadie durante ocho días⁶⁰.

Pérez de Tudela, quien aporta sustanciosos datos sobre la expedición, basados muchos de ellos en los libros cedularios,⁶¹ destaca la valiosa inversión realizada por los Reyes en esta magna empresa colonizadora. «En su conjunto —escribe— las obligaciones a que se comprometía la contaduría de Indias no eran desdeñables, tanto más cuanto que las minas de la Española no habían revelado todavía su verdadera potencia⁶²». Los preparativos de la flota, que se iniciaron en septiembre de 1501 y se prolongaron durante cinco meses, fueron necesariamente complicados, si se tiene en cuenta la ingente tarea a la que había que hacer frente para abastecer de todo lo necesario a una expedición tan numerosa. En ausencia de Fonseca, se nombró como supervisor al corregidor de Jerez, Gonzalo Gómez de Cervantes, quien contó con el asesoramiento de Antonio de Torres, piloto de Colón. La magnífica flota de 30 barcos (cinco de 90 a 150 toneles, veinticuatro carabelas de 30 a 90 toneles y un barco de tres palos y 35 toneles)⁶³ fue fletada seguramente en la comarca del Tinto-Odiel, pues todos los maestros que contrataron sus servicios con la Corona, a través de su representante, Gómez de Cervantes, declararon ser de Huelva, Palos y

Orden de Alcántara. AGI, Contratación, 3250) ha desaparecido, lo que impide hacer una descripción detallada de la manera en que fue aprestada la flota. Esta pérdida irremediable hace aún más valiosos los datos que fueron rescatados en su día oportunamente por F. Belmonte y Clemente quien, al igual que Juan Bautista Muñoz, copia en su *Colección manuscritos...* los documentos originales. Belmonte (1886), transcribe sólo los extractos del libro de armadas de 1502 y nos proporciona un listado, aunque incompleto, de los barcos y tripulaciones de Ovando. El padre Ortega añade datos importantes sobre las tripulaciones y sobre los aprestos de la flota, pero lamentablemente sólo se fijó en los destinados a cubrir las necesidades del grupo de religiosos que viajaban con el comendador (ORTEGA, O.F.M. P. Á., *La Rábida. Historia documental y crítica*, Sevilla, impresión y editorial de San Antonio, 1925, tomo II, págs. 309-318).

⁵⁹ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 203. Cfr. también Lamb (1956).

⁶⁰ LAMB, U., *Frey Nicolás de Ovando, gobernador de las Indias*, Madrid, 1956, págs. 105-106.

⁶¹ AGI, Indiferente General, 418. Publicados en su mayoría, aunque con notables errores de transcripción, en la CODOIN.

⁶² PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 205.

⁶³ LAMB, U., *Frey Nicolás...*, op. cit., 1956, pág. 105.

Moguer. El buque insignia en el que viajaba el gobernador llevaba el nombre de una famosa virgen sevillana: era la nao *Santa María de la Antigua*, del paleño Rodrigo Hernández, de 130 toneles. Antes de que la flota zarpara el Rey dispuso que Ovando comprase para su servicio exclusivo un barco de 70 a 80 toneles que debía permanecer en la Española «para las cosas que fueren menester». Los Reyes advertían: «tenedlo de vuestra mano, de manera que ninguno navegue en él sin vuestro mandado⁶⁴». Los pleitos colombinos se encuentran en plena efervescencia y es seguro que la Corona, decidida a proseguir por su cuenta los descubrimientos, pone en manos de Ovando este barco con ese objetivo bien preciso. Tanto el coste del navío como los sueldos de la tripulación serían fruto de las rentas de la Española, si bien se concedió al gobernador 53.000 maravedís para la compra de los aparejos necesarios. Tres años más tarde Ovando habría de recibir un refuerzo de otras tres embarcaciones, costeadas por las arcas reales, que le fueron remitidas para su servicio. Se trataba de tres carabelas, una de ellas comprada en Portugal, sin velas ni aparejos, fue reparada en Sevilla y provista de todo lo necesario; las otras dos fueron encargadas al «maestro de hacer navíos» Cristóbal Martínez Vizcaíno, vecino de Sevilla, y costaron 90.000 maravedís⁶⁵. Integrando esta numerosa expedición viajaba un grupo, bajo condiciones bien precisas, que iba acaudillado por Luis de Arriaga, quien ya conocía las Indias, pues acompañó a Colón en su segundo viaje. El 5 de septiembre de 1501 Arriaga firmó con la Corona una capitulación por la cual se comprometía a llevar al menos 200 vizcaínos con sus mujeres y familias para establecerse y residir en la isla, en cuatro poblaciones, cada una con cincuenta familias⁶⁶. La Corona les daba pasaje franco de flete para sus personas, pero no para el transporte de semillas, ganados y otras granjerías. Iban sin sueldo, pero quedaban obligados a acudir en defensa de la Corona en caso de que fuesen requeridos por el gobernador. Al final Arriaga no consiguió reclutar más que a setenta y tres matrimonios, de los doscientos comprometidos, pero los Reyes respetaron los capítulos concertados⁶⁷. Además de otros pasajeros, tanto casados como solteros, de los que se conservan muy pocos datos, aunque Pérez de Tudela sospecha que «los capítulos otorgados a los vizcaínos se hicieron comunes a todos, excepto en lo tocante al pasaje franco», un centenar de personas embarcaron a cuenta del erario: el gobernador, los oficiales reales con sus familias y criados y la gente de sueldo, a saber, una hueste real, a modo de guarda personal del gobernador, integrada por diez escuderos a caballo, cincuenta y dos peones (incluidos un tonelero, un aserrador y un hachero, entre otros oficiales, para las nuevas fortalezas que habrían de construirse en la isla) y un maestro ar-

⁶⁴ CODOIN, XXXI, págs. 84-85.

⁶⁵ MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, op. cit., 1988, t. II, pág. 74.

⁶⁶ AGI, Indiferente, 418, vol. I.

⁶⁷ Según Las Casas, Arriaga no llevó consigo más que a cuarenta parejas, pero PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 203, considera que Muñoz resulta una fuente mucho más fiable puesto que transcribió el propio registro de la armada.

tillero, así como el equipo médico, compuesto por un físico, un cirujano y un boticario. El importe total de los sueldos para los funcionarios de la Corona, ascendía a no menos de 1.700.000 maravedís anuales⁶⁸. Esta cantidad debió ser insignificante comparada con el coste total.

La misión religiosa compuesta por 13 frailes franciscanos y 4 legos que embarcaban al mando de su prior, fray Alonso de Espinar, fue dotada de todo lo necesario para el culto religioso y para su servicio: libros, ropas, medicinas, útiles de carpintería, para cocinar, para las faenas del campo, así como alimentos para el viaje y para dos meses después de llegados a la isla. Los gastos suponían un importante capítulo⁶⁹.

La flota conducía a la Española artillería de diverso calibre para los soldados y seguramente importantes remesas de herramientas y utensilios de todo tipo, quizás algunas medicinas al servicio de los sanitarios y muy especialmente víveres en gran cantidad para abastecer a un contingente tan numeroso, pero lo desconocemos todo al respecto. Se embarcarían animales vivos para proporcionar al pasaje de carne fresca durante la travesía; algunos pasajeros distinguidos llevaban caballos y yeguas, 59 en total. Con gran dificultad los mozos de cuerda consiguieron subir a los barcos hasta seis bueyes que transportaba a la isla el comendador de Lares, libres de fletes.

La capitulación de Arriaga será adoptada como modelo de poblamiento, y así cuando el comendador Alonso Vélez de Mendoza, un baquiano de los asuntos indios, transformado ahora en poblador, se ofrezca a llevar un nuevo contingente de vecinos se le otorga, el 15 de febrero de 1502, una capitulación que es copia exacta de la anterior. El comendador se comprometía a transportar a la Española cincuenta vecinos o más con sus mujeres y casas sin cobrar sueldo real, pero con pasaje franco y con una serie de franquicias y limitaciones similares a las concedidas en el caso de Arriaga, tales como exención del diezmo transcurridos cinco años de su llegada, beneficio del cincuenta por ciento del oro que hallaren, prohibición de la corta de palo de brasil, o de descubrir sin licencia de la Corona en donde Cristóbal Guerra e Peralonso Niño «trujeron las perlas», entre otras cláusulas. Finalmente en *La Garza de Santa María de la Antigua* que zarpó desde Sevilla, rumbo a Santo Domingo, en marzo de 1503, sólo iban —según las noticias que nos ofrece Muñoz— 29 casados con sus mujeres e hijos y criados, así como varios solteros que hacían un total de 142 personas⁷⁰. A partir de ese momento no vuelven a producirse pasajes colectivos a la Española, aunque sí lo hicieron alguna gente suelta y a sus expensas

⁶⁸ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, págs. 204-205.

⁶⁹ El completo listado lo publicó el padre ORTEGA, O.F.M., P. Á., *La Rábida. Historia...*, op. cit., Sevilla, 1925, vol II, págs. 312-317.

⁷⁰ Cfr. PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, págs. 196 y 218. Los nombres de algunos de los embarcados son revelados por GIL, J., «Las cuentas...», op. cit., 1984, véase «Alonso Vélez de Mendoza, de descubridor a poblador», págs. 375 y ss.

que obtuvieron licencia de la Corona⁷¹. El plan colonizador ensayado durante algunos años fracasó al no cumplir los objetivos previstos. El afán de oro y de riqueza fácil enloqueció las mentes de aquellos aventureros a los que se quería convertir por la fuerza en pacíficos colonos dedicados a la agricultura. «Aquellos colonos que Colón había enviado desde las Canarias en 1498 —nos recuerda Frank Moya— se convirtieron en buscadores de oro, luego de unirse a Roldán, y siguieron las mismas normas del grupo de los 300 que consistían en hacer trabajar a los indios para obtener la más mínima satisfacción de sus necesidades. Los demás labradores que habían venido en tiempos de Ovando simplemente trataban de obtener indios para hacerlos trabajar en las estancias cercanas a las minas, en los casos en que ellos conseguían algún repartimiento⁷²».

No obstante, la expedición de Ovando servirá de modelo —y se tendrá en cuenta para rectificar los errores cometidos— a otras posteriores que van a ser remitidas al Nuevo Mundo con propósitos similares, tales como las del nuevo gobernador de las Indias, Diego Colón (1509)⁷³ y la de Pedrarias Dávila (1514).

Etapa Fernandina (1505-1516)

Con la capitulación de Alonso de Ojeda, de 30 de septiembre de 1504, debuta el rey Fernando —ante la grave enfermedad de su esposa— como solista en el escenario indiano y se inaugura una etapa caracterizada —según F. Sotelo— por la intervención del Estado en la empresa indiana. «Hemos venido observando a cada paso cómo hasta ese momento la política practicada por los Reyes Católicos había consistido en irse desvinculando del aspecto económico de la organización de la empresa indiana. Aunque resulta indudable que con Colón sí fue importante la participación financiera de la Hacienda Real, con los que después de él se aventuraron en las expediciones transatlánticas ya hubo un giro radical».

El autor, quien parece no tener en cuenta implicaciones estatales recientes, como la magna empresa de Ovando, continúa insistiendo en el protagonismo del monarca, una vez que ha envidado: «Sin embargo, parece que este sano principio no le

⁷¹ PÉREZ DE TUDELA BUESO, J., *Las armadas de Indias...*, op. cit., 1956, pág. 218.

⁷² MOYA PONS, 1987, *Después de Colón: trabajo, sociedad y política en la economía del oro*, Madrid, pág. 128.

⁷³ Véase ARRANZ, L., *Don Diego Colón, Almirante, Virrey y Gobernador de las Indias*, 2 vols. Madrid, CSIC, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1982, t. I, págs. 102, 108 y 123 y OTTE, F., «La flota de Diego Colón. Españoles y genoveses en el comercio transatlántico de 1509», en *Revista de Indias*, núms. 97-98, Madrid, 1964, págs. 475-503; GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, M., *Bartolomé de las Casas*, vol. I, *Delegado de Cisneros para la reformación de las Indias (1516-1517)*, vol. II, *Capellán de S.M. Carlos I, poblador de Cumaná (1517-1523)*. E.E.H.A., Sevilla, 1984, vol I, pág. 25, considera que la iniciativa del rey de nombrar gobernador, que no virrey, a Diego Colón fue «tal vez la más magnífica jugada de su política indiana» Diego Colón obtuvo permiso para llevar con él 60 personas y 15 bestias. También solicitó al rey «gente de guarda», como Ovando.

pareció tan bueno a Fernando el Católico, y ya, sin la intervención de la reina empezó a cambiar totalmente la política, de suerte que desde entonces la tónica comenzó a ser la de intervenir cada vez más en la empresa indiana que tan jugosos dividendos producía, llegándose al extremo de suplantar totalmente el capital de los particulares por el del Rey.» Las consecuencias de esta política fueron, a su criterio, nefastas: «la millonaria inversión estatal que significó armar y organizar las expediciones de Pedrarias, de 1514, y la de Magallanes, en 1518, le supusieron al patrimonio real un gran descalabro económico⁷⁴».

Otros autores, al tiempo que advierten la decidida implicación de Fernando en los asuntos ultramarinos desde que gobierna en solitario (Isabel falleció en Medina del Campo en noviembre de 1504), retrasan unos años más tarde el giro observado en la política regia. Tienen en cuenta para ello los largos paréntesis en que el Rey se retira a sus dominios aragoneses y su prolongada ausencia en Nápoles, de donde regresa en 1507. Al llegar a Castilla, el 20 de agosto, Fernando se encuentra con todos los asuntos públicos paralizados por la dilatada enfermedad mental de su hija Juana. Así es que, lejos de agobiarse, pone manos a la obra con enorme ímpetu. Manzano escribe al respecto: «Con relación a esta transformación profunda que va a tener la escena política general, muy atinadas y exactas nos parecen las palabras de Alice Gould: «*Si se estudiasen —escribe— los legajos de Contaduría solamente, sin otro informe ninguno sobre la historia, no podría dejarse de advertir la nueva vida que la anima con la vuelta del Rey en 1507*»⁷⁵». Las remesas de oro enviadas desde la Española a lo largo de este año de 1507 insuflan nuevos bríos a la famélica hacienda regia y posiblemente son un factor decisivo en el buen ánimo que muestra Fernando respecto a la política ultramarina. Entre los meses de febrero y octubre, un total de catorce navíos arriban al puerto sevillano, procedentes de la Española, con un cargamento cercano a los 50.000 pesos de oro, que son depositados en la Casa de la Contratación⁷⁶. Una buena parte revertirán al Nuevo Mundo como ayudas estatales para las nuevas expediciones de exploración y conquista que van a acometerse en los próximos años.

Como es sabido, con la llegada de Nicolás de Ovando, tras sustituir al Almirante en la gobernación de la isla y de todas las Indias, la Española pasa de ser un simple punto de abastecimiento «al centro rector de la expansión atlántica». A partir de este momento se encontró la forma de subordinar a todas las expediciones al nuevo centro de poder en Indias, entre otras razones para aminorar los crecidos gastos que suponía el apresto de las armadas en la metrópoli.

⁷⁴ FERNÁNDEZ SOTELO, R. D., *Capitulaciones Colombinas (1492-1506)*, Michoacán, El Colegio de Michoacán, Zamora, 1987, págs. 235, 253 y 255.

⁷⁵ MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, *op. cit.*, 1988, vol II, págs. 91 y 195.

⁷⁶ Véase MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, *op. cit.*, 1988, vol. II, pág. 175 y PÉREZ COLLADO, J. M., *Las Indias en el pensamiento político de Fernando el Católico*, Borja, Centro de Estudios Borjanos, 1992.

a. *En busca de la Especiería*

Felipe el Hermoso quiso enviar una expedición a las Molucas, pero la brevedad de su reinado lo impidió. Tras su fallecimiento —fines de noviembre de 1507— la reina Juana delegó en su padre todos los asuntos americanos que ambos regían por expreso deseo de la reina Isabel. Y uno de los más importantes es, sin duda, el de la Especiería.

Fernando el Católico, muy preocupado por los continuos avances de los portugueses en las Indias Orientales, convocó en 1505 en la corte —que entonces estaba instalada en Toro— a algunos de los más célebres navegantes de aquella época para ultimar con ellos todos los detalles de una ambiciosa expedición que condujera a los castellanos hasta la ansiada Especiería, tratando con ello de adelantarse a los portugueses, los cuales, aunque todavía no habían alcanzado su objetivo⁷⁷, se beneficiaban ya de sus riquísimos productos —canela, clavo, pimienta, jengibre, nuez moscada, madera de sándalo, etc. con los que en otros tiempos habían comerciado los pueblos de la cuenca mediterránea, especialmente los venecianos, y aunque en menor escala, también los catalanoaragoneses⁷⁸.

Vicente Yáñez Pinzón y Vespucio, capitanes
de la Segunda Armada de la Especiería (1505)

El primer viaje a la Especiería fue realizado por Cristóbal Colón en su cuarto viaje, conocido también como *el Alto Viaje*, de 1504-1505. De manera que la expedición para la Especiería acordada en la Junta de Toro en la primera decena de marzo de 1505 no va a ser la primera como han escrito Puente y Olea y otros americanistas después, sino la segunda, tal y como ya demostró Juan Manzano en su conocida obra *Colón y su secreto*.

De forma coetánea, aunque deben llevarse a cabo totalmente independientes, se preparan en este año dos expediciones distintas, pero con idéntico final ya que ambas terminaron siendo abortadas. Una es la expedición pobladora a San Juan, encomendada a Pinzón con título de capitán—corregidor⁷⁹. Esta tuvo carácter parti-

⁷⁷ Hasta 1512 los portugueses no consiguieron llegar a esas islas, llamadas después del Maluco, y lo hicieron con una embarcación enviada desde la India por Alonso de Albuquerque; MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, op. cit., 1988, vol. II, págs. 5 y ss.

⁷⁸ RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, op. cit., 1981, págs. 213 y ss.; MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, op. cit., 1988, vol. II, pág. 3.

⁷⁹ Realmente significativa en cuanto a maduración de la política indiana, según FERNÁNDEZ SOTELO, R. D., *Capitulaciones...*, op. cit., 1987, págs. 264 y 265, porque por primera vez no se nombra al capitulante sólo como capitán de la expedición, que era lo acostumbrado, sino como funcionario de la Corona, al concederle un cargo de gobierno y responsabilidades en la tarea del poblamiento y colonización.

cular pues Pinzón (y sus socios) se comprometían a correr con todos los gastos de la empresa, tal y como quedó reflejado en la capitulación dada en Toro el 24 de abril de 1505. La otra es una nueva expedición a la Especiería, capitaneada por Pinzón y Vespucio, y a diferencia de la anterior, totalmente oficial, pues sería costeada íntegramente por la Corona⁸⁰. Mediante una Real Cédula (Toro, 13 de marzo de 1505) dirigida al tesorero de la Contratación, doctor Matienzo, y al genovés Francisco de Pinelo, factor de la Casa, el Rey ordena comprar, en lugar de fletar, cuatro carabelas y dos barcos para ahorrar los gastos del afletamiento y también para que queden a disposición de otras exploraciones: «*porque serán menester para otros viajes*». Finalmente la expedición se compuso de cuatro unidades navales: dos naos y dos carabelas, de las cuales, tres habrían de comprarse en Vizcaya y una, la más pequeña, de 32 toneles, fue construida en Sevilla por el mismo carpintero de ribera que fabricó los dos barcos que se remitieron a Ovando ese mismo año de 1505. La nao mayor, nombrada *La Magdalena*, fue comprada en la villa de Orio por 385.263 maravedís; la nao mediana en Bilbao por 235.412 maravedís y en Portugalete una carabela de 70 toneles que costó 243.622 maravedís. Los gastos serían elevados, pues se calculaba que el viaje podría durar dos años y en él participarían doscientos hombres de a sueldo, seguramente la tripulación incluida. Muy pronto se procedió a comprar todo lo necesario: barcos, bizcocho —3.600 fanegas de trigo⁸¹— y vino en abundancia. Américo y Pinzón recibirían dinero para el viaje y adorno de sus personas.

Puesto que no hay dinero para hacer frente a los costes de la expedición —la campaña de Mazalquivir ha dejado exhaustas las arcas reales— el Rey utiliza un recurso bien frecuente y ordena que *se tome prestado* hasta que venga el oro de la Española. Los gastos se disparan por encima de lo previsto y en septiembre de 1506 los oficiales de la Contratación comunican al secretario real, Gaspar de Gricio, haber gastado ya 8.000 ducados, estimando que serían necesarios otros 8.000 ducados más:

Podrá ser que a vuestra merced parecerá grande contía de dineros el gasto de la dicha armada, mayor que pareció al principio por la relación que al señor rey don Fernando enviamos, lo cual procede del precio del pan, que entonces no se estimaba a valer más del costo, y del *sueldo de doscientos hombres*, que (entonces) no se contó salvo por cuatro meses, que (hoy) será menester que sean pagados por seis meses, como lo verá vuestra merced por el dicho memorial.

⁸⁰ Una amplia información con todos los detalles sobre los preparativos en MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, *op. cit.*, 1988, vol. II, págs. 43 y ss.

⁸¹ La escasez de cereales era muy grande en Castilla en aquel tiempo. En 1506, ante la imposibilidad de hacerse con trigo en Sevilla, se envía a Murcia a buscarlo y allí los ayudantes de la Casa averiguaron, desolados, que todo el que tenían almacenado había sido entregado para la empresa de Mazalquivir. MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, *op. cit.*, 1988, vol. II, pág. 87.

Cuando todos los preparativos estaban prácticamente concluídos, se dio orden de suspender la expedición. Manzano sospecha que la decisión tuvo que ser adoptada por el Cardenal Cisneros a raíz de la muerte de Felipe el Hermoso y ante la completa inhibición de los asuntos de Indias de su viuda, doña Juana. Sea como fuere, a fines de 1507 los oficiales daban cuenta de haber gastado en la empresa más de cinco millones de maravedís. Al suspenderse la expedición se vendió una buena parte del equipamiento y las naves fueron destinadas a otros viajes. Las tres carabelas vizcaínas se enviaron a Indias ese mismo año mientras que la carabela menor, que había sido construída en Sevilla, quedó fondeada en el puerto hispalense de las Muelas a disposición de los oficiales de la Contratación⁸².

Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón
al frente del tercer viaje a la Especiería (1508-1509)

Cuando aún no habían transcurrido dos años, se vuelve a poner en marcha el suspendido viaje a la Especiería, sólo que ahora es el piloto mayor, Juan Díaz de Solís, el encargado de acompañar a Pinzón. La Capitulación, *de descubrimiento y rescate*, fue firmada en Burgos el 23 de marzo de 1508. El viaje, que tenía por misión oficial la de «descubrir ciertas partes que cumplen mucho a nuestro servicio que se descubran», deja entrever una vez más la política cautelosa de Fernando para evitar la airada reacción de los portugueses si se enteraban de su verdadero objetivo.⁸³

El presupuesto estatal para este nuevo intento de alcanzar la Especiería, fijado inicialmente en 850.000 maravedís, es mucho más modesto que en el caso anterior, ya que sólo se piensa en dos barcos y en un número menor de expedicionarios. Los aprietos de la tesorería seguramente aconsejaron reducir los gastos que finalmente se dispararon hasta prácticamente duplicar el coste inicial.

La expedición zarpó de Sevilla, a fines de junio de 1508, con dos barcos, ambos propiedad de la Corona: la *Magdalena*, la nao-carabela comprada en Portugalete para la abortada expedición anterior, con 75 toneles de porte, y otra carabela, propiedad de la Corona, comprada ex profeso para esta expedición: «que se compró para ir a descubrir», llamada *San Benito*, de 70 toneles de porte⁸⁴, así como un bergantín. A bordo iban unos 60 hombres, entre ellos un físico, un cirujano y dos lombarderos. De los dos pilotos sólo se conoce a uno: el famoso Pedro de Ledesma,

⁸² MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, op. cit., 1988, vol. II, págs. 72-156.

⁸³ VAS MINCO, M., *Las capitulaciones...*, op. cit., 1986, págs. 152-155; RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, op. cit., 1981, págs. 239-243.

⁸⁴ Cuando terminó el viaje, la *San Benito* fue enviada a la Española para que pudiera ser utilizada por las autoridades de la isla: *la carabela en que vino Vicente Yáñez, pues ya está renovada y fuera de carena, enviadla luego a los oficiales que residen en la isla Española para que sirva con las otras que allá tenemos*; MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, op. cit., 1988, pág. 454.

quien ya había acompañado a Colón, seis años antes, en el viaje que pretendía alcanzar el mismo objetivo.

Montar esta expedición y dotarla de todo lo necesario supuso para las arcas reales un desembolso total de 2.250.402 maravedís. En esa cantidad se incluía lo correspondiente al libramiento del resto de los sueldos de la tripulación a su regreso del viaje y que ascendió —sin contar los sueldos de Pinzón y Solís— a 521.539 maravedís más otros 28.200 maravedís abonados a los herederos de los marinos fallecidos en la travesía. Pero por desgracia esta expedición encomendada a Pinzón/Solís, como las anteriores, no alcanzó el objetivo deseado. «La razón fundamental de tan reiterados fracasos —escribe Manzano— no será otra que el tener basados estos proyectos descubridores en el gran error de Cristóbal Colón: el creer que en la actual costa centroamericana, que para el genovés y para sus principales discípulos era la parte extremo oriental del continente asiático, se podría encontrar al fin el estrecho marítimo que facilitara el paso de las naves hispanas hacia la codiciadísima meta final que tanto los españoles como los portugueses perseguían sin descanso: las famosas y ya legendarias islas de la Especiería⁸⁵».

Pinzón y Solís habían comenzado el descubrimiento del *golfo Grande*, situado al oeste de la Española, alcanzando muy probablemente los 23° 30' de latitud Norte. Desde fines de 1512, por orden expresa del rey Fernando serían el virrey y los oficiales reales de la Española los encargados de autorizar las nuevas expediciones que se dirigieran a este golfo para completar su exploración y saber con certeza si había o no en él tan deseado paso marítimo. Esta decisión se justifica sobre todo por razones de índole económica: reducir al máximo los enormes gastos que al real erario había ocasionado el montaje de las tres últimas expediciones destinadas a descubrir el estrecho. Sin embargo no será hasta 1517, con la llegada de los Padres Jerónimos a la Española, cuando se de inicio a lo que Ramos denomina «*Viajes de descubrimiento y rescate de base inmediata*⁸⁶», así denominados porque todos ellos van a tener su base de partida no en la Península, sino en las islas de Cuba, Puerto Rico, Jamaica y la Española.

La expedición de Juan Díaz de Solís (1515)

La gran plataforma continental fue un obstáculo inesperado para alcanzar la Especiería, como había intentado el Almirante en su cuarto viaje y otros que a él siguieron, pero lo que no se consiguió por mar lo logrará el extremeño Vasco Núñez de Balboa por tierra, cuando el 17 de octubre de 1513 descubra el Pacífico. La con-

⁸⁵ Véase MANZANO MANZANO, J., *Los Pinzones...*, op. cit., 1988, vol. II, págs. 240-452.

⁸⁶ Cfr. RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, op. cit., 1981, págs. 295-311 y SAUER, C. O., *Descubrimiento y dominación española del Caribe*, Edición española, Fondo de Cultura económica, México, 1984, págs. 268 y ss.

firmación de la existencia del otro Océano alentó la búsqueda del paso marítimo y con este fin se organiza en 1515 una nueva expedición para explorar «a las espaldas de Castilla del Oro», que va a ser encomendada a Juan Díaz de Solís con el encargo concreto de buscar el paso que une al Océano Atlántico con la Mar del Sur, tal y como se estipula en la capitulación firmada en Mansilla el 24 de noviembre de 1514⁸⁷. Díaz de Solís zarpa de Sanlúcar de Barrameda el 8 de octubre de 1515 con unos 60 hombres y una flotilla de tres carabelas llamadas *La Concepción*, de 90 toneles, *La Trinidad*, de 60 toneles, y *La Santiago*, con sólo 35 toneles⁸⁸. El Estado financiará secretamente la expedición, pero se la enmascara como empresa particular para no alarmar con ello a los portugueses. Solís, que recorrió la costa atlántica y consiguió adentrarse en el Río de la Plata, murió en 1516 en el transcurso del viaje, casi al tiempo que lo hacía en España el gran promotor de la empresa, el rey Fernando⁸⁹. La muerte de Solís aplazó la búsqueda del paso por dos años.

b. La gran armada de Pedrarias Dávila (1514)⁹⁰

En la expedición de Pedrarias Dávila al Darién la organización estatal y la inversión de caudales públicos fue completa. Hasta ahora los reiterados fracasos en la actividad descubridora vienen constituyendo la nota predominante. Las tierras colonizadas en el Nuevo Mundo no habían resultado un negocio demasiado rentable para la Corona española; el ansiado estrecho seguía siendo buscado por doquier; el oro no se encontraba más que en las enfebrecidas mentes de los caudillos y sus huestes, mientras que la población indígena, tan necesaria para la explotación de las nuevas tierras anexionadas, se revelaba incapaz de soportar los rigores del trabajo impuesto por los españoles y sucumbía bajo los efectos de nuevas y desconocidas pandemias. Pero los nuevos hallazgos auríferos de la Tierra Firme y la hazaña de

⁸⁷ El Rey concedió para dicho viaje 4.000 ducados de oro, al tiempo que precisaba «que yo non sea obligado a pagar sueldo de gente ni otra cosa ninguna, salvo los dichos 4.000 ducados». Asimismo obligaba a Solís a ocultar «que yo mando dineros para ello, ni tengo parte en el viaje hasta la tornada» Véase RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, op. cit., 1981, págs. 282-283 y 528-540. Sobre la figura de Solís sigue siendo imprescindible MEDINA, J. T., *Juan Díaz de Solís. Estudio histórico. Documentos y bibliografía*, Santiago de Chile, 1897.

⁸⁸ Juan López de Recalde, contador de la Casa de la Contratación, en nombre de la dicha Casa, levanta el embargo decretado sobre las tres carabelas que el rey Fernando mandó construir a Juan Díaz de Solís para el descubrimiento de tierras al sur de Castilla del Oro. 27 abril, Sevilla, 1517, APS, leg. 1517.

⁸⁹ Un resumen de las últimas expediciones (Agramonte, Morales, Bermúdez y otros) realizadas en las postrimerías del reinado de Fernando el Católico en RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, op. cit., 1981, págs. 255-275 y BERNABÉU, S., *La aventura de lo imposible: Viajes españoles por mar*, Editorial Lundberg (en prensa, págs. 12-13).

⁹⁰ Más amplia información sobre esta empresa en nuestra obra MENA GARCÍA, M. C., *Sevilla...*, op. cit., 1999.

Balboa sembraron en la Corte grandes expectativas. Se decía que en la Tierra Firme «se pescaba el oro con redes» y se creó un ambiente generalizado de expectación. Los que vivieron aquella época cuentan que toda Castilla enloqueció, deseosa de marchar a aquel Dorado. El rey Fernando se embarca en esta aventura con un entusiasmo impropio de un anciano y lleva directamente de su mano hasta los preparativos más insignificantes. Confiesa, complacido, que esta armada «es uno de los más grandes negocios que hoy hay en el mundo».

Los preparativos para la nueva empresa se iniciaron sin límites de gastos ni esfuerzos a fines de mayo de 1513, bajo la experta mano de Fonseca, y se prolongaron por espacio de más de siete meses. En principio fue presupuestada en cinco millones de maravedís, pero, como siempre, los dineros públicos eran escasos y hubo que echar mano del oro de las Indias⁹¹ y de los sueldos de la Casa de la reina doña Juana, dilatando sus vencimientos una y otra vez. El Rey, totalmente volcado en la empresa, insistía a los funcionarios de la Casa que proveyeran todo el dinero necesario «porque por falta de él no se detenga un solo momento el despacho de las cosas susodichas».

La empresa, colonizadora y militar a un mismo tiempo, encierra un proyecto de poblamiento y colonización muy ambicioso y desde luego el más completo de su género que se daba para las Indias. Sus normas fundamentales quedaron recogidas en el programa de gobierno o «Instrucciones», dadas al segoviano Pedrarias el 4 de agosto de 1513, al ser nombrado gobernador de Castilla del Oro. No obstante conviene anotar que ese plan colonizador guardaba en muchos aspectos estrecho paralelismo con la expedición dirigida por Nicolás de Ovando a la Española en 1502, desde el señuelo del oro que en ambas está presente y sirve como banderín de enganche a una multitud deseosa de hacer fortuna, muchos de ellos miembros de la nobleza, hasta ese mismo propósito colonizador diseñado en sus más mínimos detalles con un afán de perdurar y que contenía numerosas franquicias y exenciones para quienes consintiesen en avecindarse, junto con sus familias, en las nuevas poblaciones que se habrían de fundar.

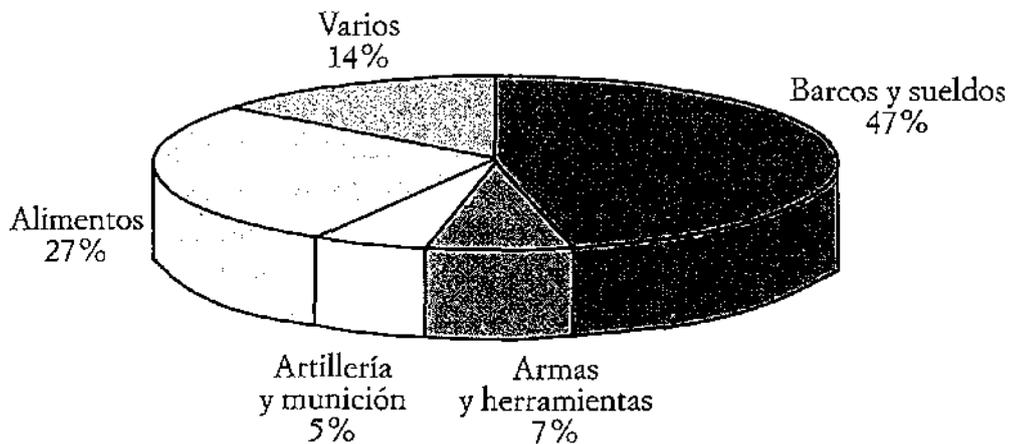
Fue tanto el número de voluntarios que hubieron de ser seleccionados⁹². Finalmente embarcaron unas 2.000 personas, incluida la gente de mar (278). Se dio pasaje y mantenimiento gratis a 1.250 personas. El rey dispuso, en efecto, que se alimentase gratuitamente al pasaje durante toda la travesía e incluso durante un mes después

⁹¹ Acababa de llegar de la Española una remesa de 230 libras de oro en lingotes a bordo de la misma carabela en que viajaron los procuradores del Darién. En enero de 1514 llegaron nuevos refuerzos que fueron recibidos como agua de mayo: a bordo de cinco navíos procedentes de la Española viajaban 9.000 pesos de oro y 240 quintales, más 11 libras de palo de Brasil, de los que se echó mano rápidamente para atender a los últimos gastos de la expedición; el resto fue remitido a la Corte con gran alivio para la exhaustas arcas reales.

⁹² El Rey autorizó el pase de 1.250 personas, pero a última hora muchos más embarcaron ilegalmente en Sanlúcar de Barrameda.

de haber desembarcado en tierra. Consideraba que para entonces los emigrantes ya habrían encontrado el modo de autoabastecerse. No obstante, para garantizar la subsistencia de los nuevos colonos en los meses venideros y preveyendo algo tan primordial como era el hecho de que las entradas conquistadoras pudiesen fracasar por no tener resuelto ese problema tan fundamental, como era la comida, la expedición fue aprovisionada para dieciséis meses; este importante capítulo supuso un desembolso de 2.778.470 maravedís. Se dotó a la expedición de semillas de todo tipo, animales, útiles y herramientas, en cantidad, y se fomentó el alistamiento de labradores. Marcharon familias completas⁹³, gentes de todos los oficios, religiosos, funcionarios, un cuerpo sanitario integrado por un médico, dos cirujanos y un boticario y militares, una hueste real de doscientos hombres, a sueldo de la Corona, perfectamente equipada de los pies a la cabeza. La artillería y munición, que ascendió a un total de 548.509 maravedís, fue comprada en abundancia a cuenta del rey y suministrada en su mayor parte por las Reales Factorías de Málaga; en el País Vasco se completaron los pedidos. Se facilitó el equipamiento militar a los soldados, con la advertencia de que más adelante el rey se lo descontaría de su sueldo. También en el País Vasco se adquirieron grandes remesas de manufacturas metálicas por una fuerte suma. Se dotó a la expedición de todo el equipamiento náutico necesario y se embarcaron animales, plantas, semillas, una completísima botica y toda clase de implementos para reproducir en las tierras americanas el modo de vida y la civilización del Viejo Mundo.

Gastos de la armada de Ped. Dávila:
10.300.383 maravedís



⁹³ Se concedió pasaje gratuito a las mujeres e hijos de cien de los pasajeros casados. También el Rey permitió embarcar sin gravamen alguno a los hombres de clase elevada una caja con sus armas y vestidos, mientras que los más humildes debían contentarse con dos para cada tres hombres.

La flota puesta al servicio del segoviano estaba compuesta por veintiún barcos y un burcho; dieciséis unidades fueron compradas por la Corona en el litoral andaluz y en Portugal, y otras cuatro fueron fletadas. Se fabricaron expresamente para la flota ocho barcos de pesca y seis bergantines, pero finalmente fueron dejados en tierra cuando los visitantes inspeccionaron la flota en Sanlúcar, antes de que ésta zarpara. En total se invirtieron 4.790.257 maravedís en la compra y puesta a punto de las embarcaciones —incluidas las de pequeño porte, como bergantines y barcos de pesca— así como en los salarios de sus tripulaciones hasta que se dio la orden de partir. Eso significa que prácticamente el 50 por ciento del presupuesto de la armada fue absorbido por este voluminoso e imprescindible capítulo.

c. Ponce de León y la armada contra los caribes (1515)

Las arcas reales habían quedado exhaustas por los costosos preparativos de la armada de Pedrarias, pero una vez más tienen que hacer frente a un problema americano que urgía. Nos referimos a la armada contra los caribes antropófagos, causantes de depredadores ataques a la inestable población española establecida en la isla de San Juan, que va a ser encomendada al fundador de Puerto Rico y descubridor de la Florida, Juan Ponce de León, a quien el monarca nombra como capitán, dándole las instrucciones oportunas el 27 de septiembre de 1514. La armada, que lo era más bien de nombre —según Murga—, se componía de tres barcos «viejos⁹⁴» que fueron adquiridos por los oficiales de la Contratación y puestos a punto en Sevilla. Se trataba de una carabela de 90 toneles —la *Barbola*—, maestre Juan de Elorriaga, que fue comprada en Sanlúcar de Barrameda a Juan Bono de Quejo por 600 ducados de oro; la carabela *Santa María*, de 60 toneles, maestre Francisco González, que se compró por 490 ducados de oro y la carabela *Santiago*, de unos 65 toneles, adquirida por 465 ducados.

Algunos de los miembros de la tripulación, compuesta por un total de 50 hombres, repetían posiblemente el viaje a las Indias en un tiempo que puede resultar todo un récord, si se tiene en cuenta las duras condiciones y los peligros de la navegación oceánica⁹⁵.

⁹⁴ Por usados MURGA SANZ, V., *Juan Ponce...*, *op. cit.*, 1959, págs. 147-148 aunque no debieron serlo tanto, a juzgar por lo carísimo que resultaron. Cfr. el coste de los barcos adquiridos para la flota de Pedrarias en MENA GARCÍA, M. C., *Sevilla...*, *op. cit.*, 1999, cap. 4.

⁹⁵ Por ejemplo Juan de Elorriaga, natural de Guipúzcoa, quien figura como maestre de la *Santa María de Gracia*, en la flota de Pedrarias, y a quien más adelante encontraremos también participando en la de Magallanes. Lo mismo ocurre con el paleño, Francisco González, maestre y piloto de la *Santa María de la Victoria* en el viaje a Castilla del Oro. Curiosamente integrando la reducida plantilla de supervivientes que regresó del Darién y llegó a Sevilla el 15 de diciembre de 1519 se encuentran estos dos oficiales. De tratarse de las mismas personas, y puesto que la armada de Ponce de León zarpó de Sevi-

Murga —a quien debemos uno de los mejores estudios sobre la figura de Ponce de León— proporciona una lista detallada de las armas y bastimentos adquiridas para la flota por cuenta de la Corona⁹⁶. El primer capítulo incluía, junto con munición en abundancia, seis arcabuces, cincuenta ballestas y más de dos mil saetas, diez docenas de lanzas jinetas, doscientas tablachinas de drago, a los que se añadieron dos falconetes, seis espingardas y doce armaduras completas que habían sido adquiridas para la hueste de Pedrarias. El segundo comprendía todo lo necesario para alimentar al pasaje durante la travesía: bizcocho, vino, pargos, sardinas, garbanzos, habas, aceite, vinagre y ajos, además de dos chinchorros de pescar, herramientas y menaje. Se incentivó a los tripulantes, como poco atrás se hizo con los de Pedrarias, con el botín en indios esclavos capturados en el viaje en concepto de presa bélica. Así parece deducirse del asiento de pagos anotado por el tesorero de la Casa, doctor Matienzo, en el que consta haber librado al maestre Juan de Elorriaga 40.000 maravedís como adelanto de su tripulación en tanto percibieran «la tercia parte que le corresponde de los caribes esclavos, de la cual han de reintegrar la cantidad recibida», mientras que los otros dos maestros recibieron cada uno 30.000 maravedís con la misma condición. Por su parte Ponce de León recibió 300 ducados de oro para socorrer a su hueste, con el compromiso de reintegrarlos a los oficiales de la Española del tercio obtenido en concepto de botín de guerra⁹⁷.

Carlos V y el Nuevo Mundo (1517-1556)

Tras el breve paréntesis marcado por el reinado de Felipe el Hermoso, puede decirse que la llegada de Carlos produjo una importante fractura en la homogénea política ultramarina consolidada tras el reinado de los Reyes Católicos, primero, y luego del rey Fernando gobernando en solitario. El aparente desinterés por las Indias que muestra el nuevo monarca, demasiado ocupado con sueños imperiales; desorientado en un medio tan diferente al del país donde ha sido educado; aturdido por los múltiples problemas a los que tiene que hacer frente y por la corte de paniaguados que lo siguen desde Borgoña, reclamando prebendas, buscando influencias sobre este joven e inexperto monarca, cuyas primeras medidas de gobierno, algunas tan desafortunadas, no hacen más que indicar la desorientación que le guía, ha llevado a algunos autores a considerar que Carlos nunca se interesó realmente por los asuntos

lla el 14 de mayo de 1515, eso quiere decir que sólo habían transcurrido cinco meses de su accidentado regreso de las Indias cuando se disponían de nuevo a emprender otro viaje. MENA GARCÍA, M. C., *Sevilla...*, op. cit., 1999, caps. 3 y 4.

⁹⁶ MURGA SANZ, V., *Juan Ponce...*, op. cit., 1959. Véase también PECK, D. T., *Ponce de León and the Discovery of Florida*, St. Paul, Pogo Press, Minnesota, 1993.

⁹⁷ MENA GARCÍA, M. C., *Sevilla...*, op. cit., 1999, pág. 201; MURGA SANZ, V., *Juan Ponce...*, op. cit., 1959, págs. 147-148.

americanos, a no ser por sus riquezas. «Aun después de conseguida su suprema ambición —escribe Enrique Otte— Carlos no llegaría nunca a sentir la misma preocupación por las Indias que su antecesor. Por mucho que el éxito de su política europea dependiese de los metales preciosos del Nuevo Mundo, *América hasta su muerte se limitó a ser país exótico, proveedor de pavos y papagayos y de objetos indígenas*⁹⁸». Ramón Carande anota por su parte: «*El fomento de la colonización española en las Indias fue más intenso antes del advenimiento de Carlos V que durante su reinado. Sus frutos inmediatos también parecen menores durante algún tiempo debido a la dilatación inmensa de los dominios, a los estragos de la conquista, a las luchas frecuentes entre los colonizadores y a la fascinación que sobre la metrópoli y sobre los colonos ejercieron las minas*». Pero precisa que «la economía de aquellas tierras, en cuanto vivero de explotación colonial que durante mucho tiempo, con excepción de las minas, le preocupó muy poco, *llegó a despertarle mayor atención hacia las postrimerías de su reinado*⁹⁹». Evidentemente se trataba de una atención muy particular, pues el objetivo que persigue el emperador es el de fomentar las riquezas del Nuevo Mundo con vistas a fortalecer la economía nacional, lo que a su vez le permitiría invertir en nuevas guerras imperiales, cada vez más costosas en dinero y en vidas humanas. A medida que aumenta el caudal de los metales preciosos, conforme se revelan las riquezas de nuevos filones en los territorios que van siendo explorados —qué duda cabe— el interés de Carlos por las Indias crece. Sin embargo no es este el momento de profundizar en una materia de tan altos vuelos que, sin duda demandaría muchas páginas y altísimas reflexiones. Hoy día, transcurridos casi cuarenta años, siguen teniendo vigencia las observaciones de R. Konetzke y E. Otte acerca de la necesidad de contar con una obra de conjunto sobre el tema «Carlos V y América».

La primera gran empresa transatlántica que culmina bajo Carlos V tiene de nuevo que ver con la Especiería y la búsqueda del paso, una meta que sigue sin culminar, pese a todos los esfuerzos realizados.

Los viajes a la Especiería de Fernando de Magallanes y Andrés Niño (1519)

Tras su fracaso ante la Corona portuguesa, Hernando de Magallanes y Ruy Fajardo, dos portugueses veteranos en la colonización africana, conocidos navegantes y cosmógrafos, se dirigen a Castilla, como tiempos atrás hiciera Cristóbal Colón, para ofrecer al monarca español una nueva aventura marítima. El proyecto que ofrecieron a Carlos V en 1518 no fue sino la continuación y perfección de los de Vespucio y Díaz de Solís: llegar hasta las Molucas a través de un paso que —estaban seguros— debía existir al sur de América. Disponían oportunamente de cierta colaboración fi-

⁹⁸ OTTE, E., *El joven Carlos y América*, Sociedad de Estudios y Publicaciones, Madrid, 1963, pág. 10.

⁹⁹ CARANDE, R., *Carlos V...*, *op. cit.*, 1965, págs. 447-448.

nanciera ofrecida por Cristóbal de Haro, un acaudalado mercader que había estado al servicio del rey de Portugal, de tal manera que, como acertadamente observa Zavala, esta empresa «presentó en forma de disyuntiva a la Corona las dos perspectivas: la privada y la de empresa de Estado». En un principio Magallanes y Falero intentaron que el monarca español corriera con los gastos e incluso ofrecieron al factor Aranda, por escritura pública firmada en Valladolid el 23 de febrero de 1518, la octava parte de los beneficios si lograba convencer a Carlos V. Los marinos presentaron además un memorial en el que pedían cuantiosas mercedes, si la empresa se dejaba a su costa y premios menores si el Estado asumía la financiación¹⁰⁰. Además necesitaban convencer al monarca español con suficientes garantías de éxito, así como de no interferir con su empresa en los dominios portugueses, demostrando que las Molucas pertenecían a España, según lo pactado en Portugal.

El ambiente de recelo generalizado hacia Carlos V que se vive en la corte española no inspira demasiado optimismo. El recién entronizado monarca se encuentra en uno de esos momentos de urgencia monetaria que se repetirán a lo largo de su reinado, pero finalmente, tras diversas vicisitudes, consiguen el respaldo del soberano y su apoyo económico en una capitulación que está fechada en Valladolid el 22 de marzo de 1518. En ella se conceden a Hernando de Magallanes y Ruy Falero, que son nombrados capitanes de la armada, además de una serie de mercedes y privilegios económicos, entre los que destaca el veinteno de los beneficios que se consiguieran en las tierras descubiertas, lo siguiente:

Y porque lo susodicho mejor podáis hacer e haya en ello el recaudo que conviene, digo que Yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de ciento y treinta toneles cada uno, e otros dos de noventa e otro de sesenta toneles, abastecidos de gente e mantenimientos e artillería; conviene a saber: que vayan los dichos navíos abastecidos por dos años y que vayan en ellos doscientas e treinta y cuatro personas para el gobierno de ellas, entre maestros y marineros y grumetes e toda la otra gente necesaria conforme al memorial que está hecho para ello. E así lo mandaremos poner luego en obra a los nuestros oficiales que residen en la ciudad de Sevilla, en la Casa de la Contratación de las Indias¹⁰¹.

A la implicación del Rey en la nueva empresa se le ha concedido una enorme repercusión. «Al hacer suyo Carlos I el proyecto de Magallanes —escribe A. Melón—, se inicia en el rey flamenco el proceso de su españolización¹⁰²». Desde luego

¹⁰⁰ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes...*, op. cit., 1964, IV, pág. 113; ZAVALA, S., *Las instituciones jurídicas...*, op. cit., 1971, pág. 151; CABRERO, L., *Fernando de Magallanes*, Historia 16, «Protagonistas América», Madrid, 1987, pág. 55.

¹⁰¹ VAS MINGO, M., *Las capitulaciones...*, op. cit., 1986, pág. 175.

¹⁰² MELÓN Y RUÍZ DE GORDEJUELA, A., *Los primeros tiempos de la colonización. Cuba y las Antillas. Magallanes y la primera vuelta al mundo*, tomo VI de la *Historia de América y de los pueblos americanos*, dirigida por Antonio Ballesteros y Beretta, Salvat, Barcelona, 1952, pág. 518.

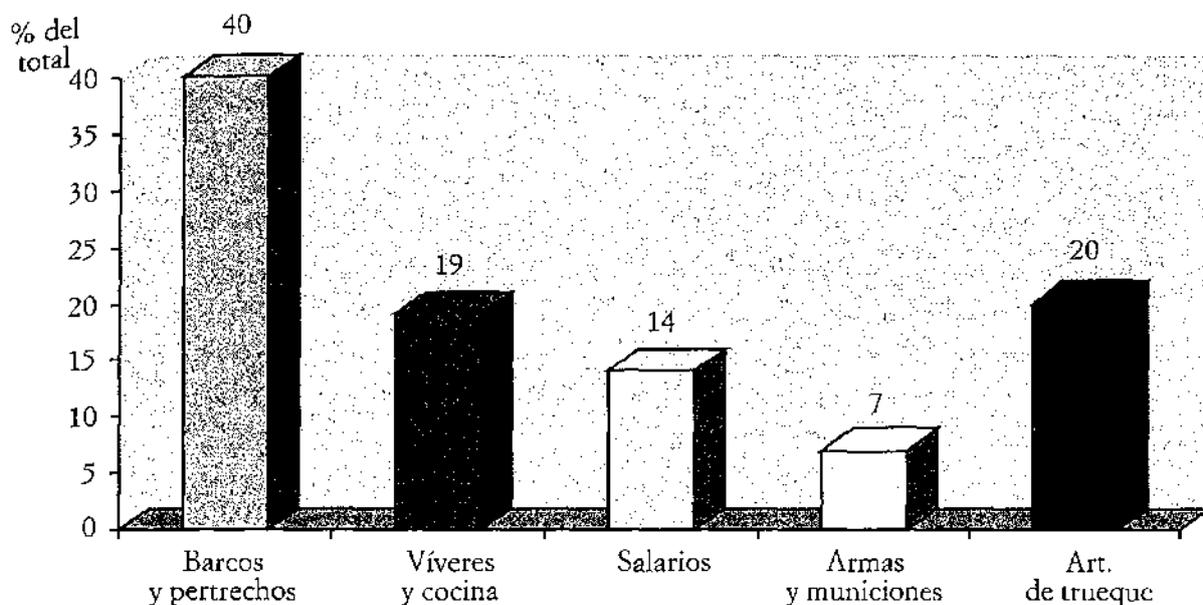
todavía le queda un largo camino que recorrer a este monarca extranjero que acaba de clausurar las Cortes de Castilla, aquellas famosas Cortes en las que se rogó a Carlos I que aprendiera la lengua castellana «a fin de que Vuestra Majestad comprenda mejor a sus súbditos y sea mejor comprendidos por ellos». También se muestra bastante ajeno a los protocolos al uso. Tratándose de una expedición de tal envergadura se asesora por Fonseca y otros miembros del Consejo de Indias, como el canciller Sauvage, pero no consulta con los técnicos de la Casa de la Contratación, ni siquiera con el Piloto Mayor, como era costumbre (recuérdense las Juntas de Navegantes de Toro y Burgos, por ejemplo). Las quejas elevadas al joven monarca son respondidas con disculpas sobre la premura de tiempo para resolver en una cuestión tan urgente. Pero no será ésta la última vez en la que el Rey se salte a la torera todos los procedimientos.

Los preparativos se llevaron a cabo en la comarca andaluza en medio de grandes dificultades. Dotar de barcos, hombres, víveres, municiones y otros muchos rubros a una expedición planificada para sobrevivir a sus expensas por dos años era una tarea lo suficientemente compleja ya de por sí. Pero hubo otros muchos problemas añadidos a consecuencia de las insidias del embajador portugués que consideraba —con razón— que este viaje atentaba contra los derechos de su nación. También los oficiales de la Casa de la Contratación, en cuyas manos se concentran todos los preparativos, dan sobradas muestras de su descontento al ver extranjeros, por muy naturalizados que fuesen, al mando de esta empresa. El dinero, ese dinero que siempre escasea en las arcas reales, no llega para cubrir los gastos más urgentes y los aplazamientos en la salida de la flota se suceden un mes tras otro. El Rey ordena a los de la Casa —el 20 de julio de 1518— que de los 5.000 pesos de oro que acaba de llegar de la Fernandina, inviertan 6.000 ducados para cubrir las necesidades más inmediatas. Sin embargo, la suma autorizada a extraer no era suficiente y en septiembre el monarca concede otros 5.000 ducados de una nueva remesa llegada de las Indias, a los que se añadirá, un mes más tarde, un nuevo libramiento de otros 16.000 ducados. Cristóbal de Haro fue finalmente requerido para que hiciese frente a los últimos gastos¹⁰³.

Conviene recordar, según consta en la *Relación de todo el gasto de la armada del descubrimiento de la Especiería*, publicada por Fernández de Navarrete y por José Toribio Medina, entre otros, que los gastos reales de la armada de la Especiería fueron algo menos, ya que se descontaron de la cantidad arriba citada 416.790 maravedís «que montaron las cosas (mercancías, armas y pólvora) que quedaron de la dicha armada en la Casa de la Contratación de Sevilla, que rebatidas resta ha costado la dicha armada, según parece, 8.334.335 maravedís». Asimismo se especifica que la aportación de la Corona fue de 6.454.209 maravedís, puesto que el mercader Cristóbal

¹⁰³ MELÓN Y RUÍZ DE GORDEJUELA, A., *Los primeros tiempos...*, op. cit., 1952, págs. 527-528.

Gasto de la expedición de Magallanes:
8.751.125 maravedís



de Haro había participado con los 1.880.126 restantes «con las condiciones que S.M. le concedió¹⁰⁴».

Finalmente pudo organizarse una gran flota de cinco barcos y 270 hombres que zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519 con una misión no sólo exploradora (encontrar el paso), sino también colonizadora (poblar en las Molucas considerada dentro de la zona de influencia española), que tendrá una enorme trascendencia¹⁰⁵. Los barcos, que fueron comprados en Cádiz y Sanlúcar por el factor Juan de Aranda y remolcados hasta el puerto sevillano de las Muelas, no eran nuevos, desde luego, pues requirieron numerosos trabajos de rehabilitación y carena hasta hacerlos marineros¹⁰⁶. Las cinco embarcaciones con sus aparejos y pertrechos, incluidos los instrumentos de marear, costaron casi tres millones y medio. El carácter exploratorio de la expedición justificaba los cerca de 70.000 maravedís empleados en instrumentos náuticos (cartas de marear, astrolabios, cuadrantes, aguas de marear y relojes de arena). El tonelaje de la flota difería algo de lo establecido ini-

¹⁰⁴ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes...*, op. cit., 1964, vol. II, págs. 516-517. El adelanto del mercader fue recompensado por el Rey con el nombramiento de factor de la nueva Casa de la Contratación de la Coruña, llamada de la *Especiería*, destinada especialmente al tráfico con las Molucas; MELÓN Y RUÍZ DE GORDEJUELA, A., *Los primeros tiempos...*, op. cit., 1952, pág. 551.

¹⁰⁵ O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, H., «La ruta al Oriente de la expedición Magallanes-Elcano», en *Historia 16*, núm. 196, año XVI, 1992, pág. 40; BERNABÉU, S., *La aventura...*, op. cit., (en prensa, cap. 4).

¹⁰⁶ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes...*, op. cit., 1964, vol. II, págs. 502-503.

cialmente, aunque las proporciones se respetaron; así la nao *Trinidad*, que era la capitana, al mando del propio Magallanes, tenía 110 toneles; la nao *San Antonio*, 120 toneles; la nao *Concepción*, 90 toneles; la nao *Victoria*, 85 toneles; y la *Santiago*, 75 toneles. El armamento y su munición, suministrado por comerciantes vascos, ascendía a más de medio millón de maravedís. Los hombres iban todos a sueldo de la Corona y sus libramientos superaban el millón de maravedís. Las provisiones, adquiridas por los oficiales de la Casa en la comarca andaluza, a precios razonables¹⁰⁷, incluían grandes cantidades de harina, bizcocho, vino de Jerez, aceite, legumbres, pescado en salmuera, quesos, tocinos, arroz; y para el adobo: sal, ajos, cebollas, mostaza y vinagre de Moguer. La carne fresca comprada en Sanlúcar, antes de que la flota levase anclas, incluía siete vacas y tres puercos. Para la dieta de los enfermos, se hizo acopio de distintas partidas de pasas, carne de membrillo, higos secos, almen dras, miel, etc. Junto a los instrumentos necesarios para cocinar a bordo y para la comida, como cacerolas y ollas de cobre, leña para la cocina, manteles, cuchillos, chinchorros de pesca y otros aparejos de diverso uso se incorporó una pequeña botica por valor de 13.000 maravedís. Toda esta partida suponía casi el veinte por ciento de los gastos totales¹⁰⁸. Y, por último, para rescatar con los indígenas y obsequiar a sus jefes, se embarcaron artículos de quincalla en grandes cantidades: más de novecientos espejos, veinte mil cascabeles, cuatrocientas docenas de cuchillos, pedrería falsa, tijeras etc., junto a artículos más selectos para regalos, como ropas de seda y paños. Los gastos efectuados en este concepto por valor de 1.679.769 maravedís representaban, sin duda, un importante capítulo, pues superaba a lo invertido en víveres, intendencia, botica y aparejos de pesca de toda la flota y pone de relieve la misión no sólo exploratoria, sino también de estrechar vínculos con los pueblos indígenas, de esta expedición.

Un esfuerzo casi paralelo al de Magallanes, pues tuvo lugar sólo un mes más tarde (Sanlúcar, 19 de septiembre de 1519), lleva a cabo otro experto navegante, Andrés Niño, que pretende ir a las Molucas, junto a Gil González Dávila, un antiguo criado de Fonseca, tomando como punto de partida el istmo de Panamá, empresa de armadores, entre cuyos socios capitalistas figura el Rey y de nuevo el burgalés Andrés de Haro¹⁰⁹.

El problema de la Especiería y los roces con Portugal por esta cuestión van a ser definitivamente resueltos por Carlos V en 1530, fecha en la que el emperador cede

¹⁰⁷ Cfr. MENA GARCÍA, M. C., «Precios de alimentos...», *op. cit.*, 1999, cap. 5.

¹⁰⁸ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes...*, *op. cit.*, 1964, vol. II, págs. 508-513.

¹⁰⁹ El asiento para este nuevo viaje de descubrimiento a la Mar del Sur en RAMOS, D., *Audacia, Negocio...*, *op. cit.*, 1981, págs. 546 y ss. Sobre los socios inversores cfr. MENA GARCÍA, M. C., «El moguerense Andrés Niño, maestro-mercader, piloto y explorador de tierras centroamericanas», en *Revista Montemayor*, Moguer, 1996, págs. 33-38. Las vicisitudes en el istmo de Panamá en ALBAREZ RUBIANO, P., *Pedrarías Dávila. Contribución a la figura del Gran Justador, Gobernador de Castilla del Oro y Nicaragua*, CSIC, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid, 1944, págs. 319 y ss.

a Portugal las islas Molucas a cambio de una fuerte indemnización. A partir de ahora ya no interesa ese archipiélago, pero se sigue insistiendo en la busca de un paso que lleve al Atlántico y a nuevas fuentes de especiería y para conseguir estos objetivos se envían en los años siguientes nuevas armadas en todas las direcciones.

La conquista de Nueva España, primero, y del Incario, después —realizadas en su mayor parte durante el reinado de Carlos V—, y el tremendo impacto que produjeron en los rígidos esquemas mentales del Viejo Mundo, el modo de proceder en las sucesivas campañas allá emprendidas por los españoles, sus facetas jurídicas y religiosas, planteamientos económicos y organizativos, relaciones hispano-indígenas y tantos otros aspectos han causado tan gran impacto que prácticamente anularon lo realizado en otras vastísimas regiones de la América anexionada.

Por lo que respecta a la Nueva España, su conquista pone de relieve un marcado predominio de los aspectos individuales, de la iniciativa privada frente al poder real, cuya intervención directa llega tarde y provoca grandes conflictos entre los conquistadores y la Corona¹¹⁰. Después de la conquista de México —afirma Baudot— el papel de la Corona en la conquista no fue nada pasivo¹¹¹. Se refiere al hecho de que la empresa del Perú contó, a diferencia de la mexicana, con el decidido apoyo de Carlos V, quien hubo de conceder a Pizarro, mediante capitulación firmada en Toledo el 26 de julio de 1529, una cobertura financiera y legal de la que careció por completo la empresa mexicana. Aunque la expedición se realizaba a expensas del de Trujillo, tal y como se hizo constar en la leyenda de su flamante escudo de armas, la Corona se convierte en una activa proveedora de hombres y armas, al conceder para la empresa 25 caballos y 25 yeguas de Jamaica, 300.000 maravedís para artillería, que habrían de pagarse en Indias, además de 200 ducados para gastos diversos. En contra de los designios del gobernador de Panamá, el soberano capacitaba a Pizarro para reclutar ciento cincuenta hombres en España y cien en Castilla del Oro. Al tiempo que le concedía los títulos de gobernador y capitán general, de manera vitalicia, con un sueldo anual bien elevado, de 725.000 maravedís, pues de él habría de pagar a otros como al alcalde mayor, diez escuderos, treinta peones, médico y boticario, además de 1.000 ducados anuales vitalicios en concepto de ayuda de costa¹¹². Considera Baudot que «el papel desempeñado por la Corona es aquí bastante

¹¹⁰ Cfr. ZAVALA, S., *Los intereses particulares en la conquista de la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma, 1964, pág. 12 y SERRERA CONTRERAS, R. M., «Derecho premial y aspiraciones señoriales en la primera generación de la conquista», en *Congreso de Historia del Descubrimiento*, vol. III, págs. 481-503. Real Academia de la Historia, Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1992.

¹¹¹ BAUDOT, G., *La Corona y la fundación de los Reinos Americanos*, tomo 5 de la Colección La Corona y los pueblos americanos. Asociación Francisco López de Gomara, Madrid, 1992, págs. 52-55.

¹¹² No fueron excepcionales estas prebendas. Igual de generosas son las concesiones obtenidas cinco años más tarde por Diego de Almagro en la capitulación firmada con la Corona para descubrir

decisivo y ofrece ya un cambio notable con la elaboración y montaje del proyecto de Hernán Cortés».

A la muerte de Carlos V, la dilatación de los dominios conquistados alcanzó límites inimaginables. En tan sólo treinta y cuatro años, los transcurridos desde la entrada de Cortés en México-Tenochtitlán (1519) y la derrota aplastante de los españoles en Chile en la batalla de Tucapel (1553), más de 2.500.000 km², sobre 8000 km de largo, en un eje norte-sur, habían caído en poder del monarca español produciendo un trastorno geopolítico vertiginoso, como nunca antes en la historia de la Humanidad.¹¹³ Más esa hazaña, conseguida en la mitad de la vida de un hombre, no era sino el comienzo. Ahora había que asimilar, afianzar lo conquistado, gobernar y trasplantar tradiciones y cultura. Una inmensa tarea que recayó sobre Felipe II como una pesada losa.

Se ha escrito que el nuevo soberano imprime un cambio total a la política estatal en sus Ordenanzas de 1573 en las que de forma oficial retira el apoyo financiero prestado en ocasiones anteriores.¹¹⁴ En el capítulo XXV, según Zavala, se mantenía «como resultado de la experiencia desfavorable de las empresas reales, el principio de la inhibición económica del Estado, que en 1680 repetía la Recopilación de las Leyes de Indias¹¹⁵». Dice así:

Atento que la experiencia ha mostrado en muchos descubrimientos y navegaciones que se han hecho por nuestra cuenta, y con mucho menos cuidado y diligencia de los que lo van a hacer, procurando más de se aprovechar de la hacienda real, que de que se consiga el efecto a que van, *mandamos que ningún descubrimiento, nueva navegación y población se haga a costa de nuestra hacienda* (cap. XXV).

Pero conviene tener presente que esta firme declaración de intenciones no fue sostenida por mucho tiempo. Los requerimientos defensivos y colonizadores obligaron al Estado a contravenir lo dispuesto respaldando en lo sucesivo nuevas aventuras con subvenciones alzadas o completas. La primera de las expediciones enviadas al estrecho de Magallanes para afianzar la ruta del Pacífico ante los incesantes

«doscientas leguas del mar del Sur hacia el estrecho». Lo mismo se observa en las capitulaciones de Diego de Ordás para el Cabo de la Vela (1530), Pedro de Mendoza para el Río de la Plata (1534) y Juan Despes para la Nueva Andalucía (1536). Véase VAS MINGO, M., *Las capitulaciones...*, op. cit., 1986, págs. 300-305 y 270 y ss., 290 y ss., 324 y ss.

¹¹³ CHAUNU, P., *La España de Carlos V...*, op. cit., 1976, pág. 63; BAUDOT, G., *La Corona...*, op. cit., 1992, pág. 77.

¹¹⁴ Cfr. su edición más reciente con estudio introductorio de CUESTA, M., *Normativa para descubrimientos y Ordenanzas del Bosque de Segovia*, Colegio Universitario Domingo de Soto, Segovia, 1992, págs. 190-192.

¹¹⁵ Ley 17, tít. 1, lib. IV.

asaltos de la piratería inglesa con nada menos que 23 barcos y 3.000 personas, la de Sarmiento de Gamboa, de 1579, y en general las remitidas para la conquista, población y defensa de las Filipinas,¹¹⁶ entre otros muchos ejemplos, dan pie para pensar que aquella solemne declaración de principios, como tantas otras, no tardó en convertirse en papel mojado.

¹¹⁶ Desde fines del siglo XVI, tras la conquista de Chile y de las Filipinas, se intensifica la amenaza de las potencias extranjeras sobre los territorios españoles del Pacífico. Numerosas expediciones militares financiadas con caudales públicos son enviadas en su socorro. NESTARES PLEGUEZUELO, M. J., y NESTARES PLEGUEZUELO, M. T., «Valoración nutricional de la dieta en los galeones de la Armada. El apresto de una escuadra de socorro con destino a Filipinas en 1619», en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 36, Böhlau Verlag/Weimar/Wien, 1999, págs. 63-82, analiza en un interesante trabajo los gastos de las provisiones alimenticias de una escuadra de socorro enviada a Filipinas en 1619. Una visión amplia y documentada de esta cuestión ofrece DÍAZ-TRECHUELO LÓPEZ ESPÍNOLA, M. L., «Las Filipinas en su aislamiento, bajo el continuo acoso», en *Historia General de España y América*, t. IX-2, págs. 129-153, Ed. Rialp, Madrid, 1984.